SUL TEVERE

SULLA UNIONE DEI DUE MARI

E'

SULLA MARINA MERCANTILE

SUL TEVERE

SULLA LINEA PIU' CONVENIENTE

PER LA UNIONE

DEI DUE MARI

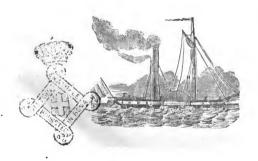
E

SULLA MARINA MERCANTILE

DELLO STATO PONTIFICIO

AL SIGNOR DOTTOR CARLO FRULLI

SCHIARIMENTI

DEL COMMENDATORE A. CIALDI

ROMA

PEI TIPI DI GAETANO A. BERTINELLI

1847

ALL' ECCELLENTISSIMA

CAMERA DI COMMERCIO

DI CIVITAVECCHIA

Eccellentissimi Signori

Se le polemiche non sono del genio del giorno, molto meno sono del mio. Ma allorchè si tende a negare a Roma, o almeno a mantenerle difficile la congiunzione col suo principal porto di mare, allorchè si procura di togliere ad uno Stato il meglio costituito per la unione dei due mari, una linea che colla maggior convenienza di ogni altra li ponga a contatto, allorchè si cerca di avvilire un porto il più comodo al generale commercio dell' Italia di mezzo, il più vantaggioso al commercio dello Stato cui appartiene, il più atto a far fiorire e rendere opulenta la città che lo possiede, e tutto ciò senza verun plausibile motivo, anzi in onta

della stessa ragione, niuno io credo, vi sarà il quale avendo un tal poco a cuore gli interessi del pubblico, e vedendo quanto di pregiudizio vada a questi ad arrecarsi dalle false tesi che si sostengono, possa rimanersene mutolo ed insensibile come un tronco. Che se ne sorgerà una polemica, questa dovrà certamente attribuirsi non a colui che col rispondere si è sforzato di scuoprire gli errori, di sgombrar le menti dai pregiudizi, e di porre in luce quei dati economici, statistici geografici, ed idrografici, di cui un lungo torpore ci aveva fatto credere mancanti; ma sibbene a quei tali che da questo stesso letargo in-

gannati si sono studiati di rappresentare le cose quali dal volgo si credono, piuttosto che quali sono in realtà, e per tal mezzo (credo, senza alcuna malizia) han cercato di contribuire a precluderci ogni via di risorgimento, ed ogni speranza di vita commerciale.

Certo si è che essendo il Tevere quella via di acqua che lega l'interno commercio dello Stato con Roma, da cui appunto come da Capitale derivano i principii vitali per tutto lo Stato, doveasi da ogni statista tener cara questa via: e quindi io come tale doveva sostenere la navigazione del Tevere, e difenderla da tanti supposti insormontabili ostacoli, che pretendevasi opporle.

Interesse più rimarchevole e più evidente per noi si era, che non si andasse a mendicare altrove il passaggio per la congiunzione dei due mari mentre eravamo noi in facoltà di apprestarlo più breve, più facile e spedito perchè soggetto da un capo all'altro ad una sola ed uniforme legge, più idoneo agli interessi generali perchè facente capo ad un porto a ciò il più conveniente. Che se è vero che il commercio sia l'anima degli Stati, non poteva non essere d'infinito interesse per ciascuno di noi l'approfittare di questo vantaggio, tanto più poi che vi si trovano interessate la Capitale, che per tal mezzo si porrebbe in immediata commu-

nicazione coi due suoi principali porti, e Civitavecchia che andrebbe con ciò ad acquistare quella vita che la sua felice posizione le destina.

E poichè avventuratamente questi vantaggi strettamente si legavano, e a così dire, s'immedesimavano col vantaggio generale del centrale commercio, il quale in tutt'altra ipotesi vedevasi non favorito ma danneggiato, l'amore del pubblico bene congiunto a quello dello Stato, e di una marittima commerciante città, validamente mi spinsero a vendicare Civitavecchia dalla ingiusta ed irragionevole esclusione in cui uomini quanto più valenti, tanto più da temersi pel loro credito, l'avevano posta.

Pericolosissimo poi era il pretesto di cui essi servivansi per far valere presso il pubblico i loro pensamenti. Si giovavano dello stato di oppressione in cui trovasi la nostra marina per difetto di reciprocanza colle marine estere, e di questo stato valevansi per mostrarci disadatti al commercio, ed incapaci di attività e di vita, onde far credere al pubblico, cui sono ignote le cose di mare e le vere cause del nostro avvilimento, che in ogni ipotesi sarebbe chimerico l'immaginare che Civitavecchia potesse sorgere a quel lustro commerciale che anima i principali porti d'Italia.

Egli è ben vero o Signori che Voi e la Camera di

Commercio d'Ancona non avete omesso d' inalzare a favore della marina nostra le voci intorno allo stato d' avvilimento in cui non per proprio difetto essa giaceva, e di far pervenire fino al trono del Sovrano prudenti osservazioni intorno ai rimedii necessarii per farla risorgere. E come ciò altamente dichiara lo zelo Vostro pel pubblico bene, e grandemente vi onora, così ve ne deve al certo la nostra marina professare grandi obbligazioni. Ma queste Vostre querele, queste sagge osservazioni rimanevano ignote al pubblico; ed il popolo ingannato dalla apparenza delle cose, e dalle altrui franche asserzioni doveva necessariamente

cadere in errore. Era dunque d' uopo scuoprire la verità, vendicare la marina nostra dalle oppostegli ingiuste taccie, mostrar la vera fonte dei suoi difetti, e persuadere ognuno, che noi al pari d'ogni altro popolo siamo capaci di elevarci ad ogni splendore di vita commerciale.

Sembrommi a ciò conducente sopra ogni altra cosa il mostrare l'accrescimento della nostra marina in mezzo al suo stesso stato di abbattimento, e mi parve una tal dimostrazione non potersi meglio ridurre all'evidenza che pubblicando una statistica completa, la quale comprendesse il numero, la qualità, il tonnellaggio dei legni, ed il numero

e la qualità del personale che noi abbiamo tanto sull' Adriatico quanto sul Mediterraneo. Siccome pertanto questa statistica ci mancava del tutto, mi accinsi alla non lieve fatica di consultare e svolgere per me stesso e per mezzo di collaboratori gli archivi del Camerlengato, onde persuadere con questo documento il pubblico, che la marina nostra è tutt'altro che infingarda ed incapace di progresso.

Un tale scritto pertanto siccome da un capo all'altro particolarmente vi riguardava, così era, quasi direi di sua natura, cosa Vostra. Quindi non solo ho creduto farvi cosa grata in offrirvelo, ma

me ne sono fatto un dovere, pensando che se per la debolezza delle forze mie non ho saputo o potuto raggiungere lo scopo, tanto e tanto Voi avreste gradito il mio lavoro, sia come atto almeno ad eccitare più valenti penne ad entrare in arringo, sia come testimonio patente del mio buon volere, e di quella costante devozione con cui mi pregio confermarmi.

Dell' EE. VV.

Umo Dmo Obblmo Servo

ALESSANDRO CIALDI

SUL TEVERE

Dal faustissimo XVI GIUGNO 1846 scosso il popolo romano da quell'industriale letargo in cui suo malgrado da lungo tempo immerso giaceva, sentì il bisogno di seguire l'universale progresso del sociale incivilimento, e volse la mira ad opere che in parte almeno ritraessero della magnificenza de' suoi antenati, e dessero così testimonianza al mondo, non essere affatto nei discendenti spento quello spirito d'imponente grandezza, da cui resta tuttora maravigliato chiunque facciasi a visitare gli avanzi di questa antica ed eterna Metropoli. La concessione quindi delle vie a ruotaie di ferro, che già si tenea sicura dalla sapienza e benignità somma del regnante OTTIMO PONTEFICE e il bisogno insieme di un porto che fosse a Roma legato in modo da farla considerare come una città marittima, quantunque dal mare disgiunta per sedici miglia, diedero origine nella mente di taluni al progetto di accingersi alla riedifi-

cazione del gran porto Neroniano in Anzio, da unirsi per la strada ferrata alla Capitale. La quale idea gigantesca svegliò nell'animo nobile de' Romani tale un entusiasmo che, avute in non cale le immense difficoltà d'arte che al risorgimento di quella gran mole si opponevano; non calcolate per nulla le enormi somme che per tale risorgimento bisognava profondere, ed obbliata affatto l'esistenza e la maggior convenienza del porto Traiano in Centocelle, quasi tutti diedersi a parteggiare pel progetto Anziate. Allora fu che io, ponendo mente all'errore in cui trascinavaci un eccedente amore di novità ed una stemperata cupidigia di raggiungere l'antica gloria, osai pel primo di oppormi all'opinione pubblica (*) col mostrare *qual dovesse essere il porto di Roma, e ciò che meglio convenga a Civitavecchia ed Anzio*, dirigendo peraltro le mie riflessioni agli *amatori del bene di Roma e dello Stato* (G. Arcadico t. 109. Album. n. 33. 1846).

E correva già il terzo mese dalla pubblicazione di quella lettera, quando nel numero 21 del giornale di Bologna *Le Strade Ferrate*, l'esimio Dottor Carlo Frulli, uno appunto di coloro ai quali io aveva parlato, si piacque di analizzare criticamente quel breve mio scritto.

Grande perspicacia d'idee per comprendere in poche linee con somma esattezza l'intera mia lettera, fina perizia in disaminarla, moderazione non comune in censurarne alcune parti, esimia gentilezza

(*) Si prega il lettore di prendere in considerazione la nota (A) posta dopo il testo.

in commendare una cosa sì povera, modi obbliganti e d' incoraggiamento in dimandare schiarimenti su qualche punto, caldo amor patrio in proporre i pensamenti che più convenienti giudica al pubblico bene, formano i bei pregi di quel lavoro dettato da un animo scevro di qualsiasi ignobile interesse, e tutto volto alla sola utilità dello Stato; pregi i quali come esigono la mia gratitudine, così debbono conciliargli il favore e la stima del pubblico.

Dopo un esatto sunto di quanto io diceva, divide egli in due titoli la sua bella critica, e principia dal proporre i *dubbi che gli si affacciano intorno ai risultamenti delle mie proposte tecnologiche*.

Si ammette dal valente autore l' espurgazione del porto Innocenziano ad Anzio, non essendo giusto che quel luogo si privi del suo commercio, nè che si destituisca l' umanità dell'utile che ne risente, ed il governo del decoro che ne ritrae: si ammette del pari che si dia alla libera industria la darsena di Civitavecchia e si munisca di lazzaretto e molo al Pecoraro, richiedendosi queste condizioni in un porto precipuo dello Stato quale appunto sarebbe Civitavecchia sul Mediterraneo. Riguardo a Roma però ei dice che *sembra bastante al bisogno di essa la sua Ripagrande pei piccoli legni da cabottaggio e da pesca*, e prescinde dal porto di Fiumicino, il quale viene considerato come un quarto porto superfluamente da me progettato. Ora io giudico prodotto questo equivoco dal considerare Ripagrande come un porto staccato da quello di Fiumicino. No: Ripagrande non è che lo scalo di quel porto; non è che il luogo posto in città ove vanno a depositarsi, o cari-

carsi le merci che entrano a Fiumicino o colà si dirigono. Insomma Fiumicino è la bocca, Ripagrande il fondo del porto; e quindi proporre a quella foce dei miglioramenti non è già progettare un quarto porto, ma bensì facilitare a Ripagrande l' approdo dei legni di cabottaggio che il Signor Frulli riconosce a Roma conveniente.

Che se al medesimo piaccia por mente a quanto nel mio scritto indicai dello stato di quasi abbandono in cui trovasi la foce di Fiumicino, dei pericoli, danni e dispendii che ne risente il *vistoso* commercio che vi si esercita, delle vittime che sventuratamente di tanto in tanto vi sono ingoiate ; giudicherà al certo come me non solo utile e decoroso per Roma, ma altresì di sollievo speciale per l' umanità che vi si apportino i necessarii rimedii, rendendo agevole quell'ingresso al porto di Ripagrande. E son di ciò altamente persuaso; giacchè, concedendo egli a Roma il commercio di cabottaggio, non può non volere che facile e sicuro vi riesca ai legni l'accesso; altrimenti verrebbesi a negar col fatto ciò che colle parole sembra concedersi.

Tolto adunque di mezzo l' equivoco, noi saremo pienamente d'accordo, nè potrà dirsi che voglian darsi a Roma *quattro porti*, poichè Fiumicino e Ripagrande non sono che un solo, e questo, come l'Innocenziano in Anzio, a rigore di parola neppur può dirsi porto, altro non essendo che un luogo di rifugio per i bisognosi piccoli legni, ed un convegno pel minuto commercio ; onde rimarrà soltanto il porto di Civitavecchia il quale sarà l' unico porto non di Roma sola ma di tutto lo Stato e dell' Italia centrale

sul Mediterraneo. Quindi sparirà l'idea, che a Roma voglia concedersi più che agli *emporii di prim' ordine Nuovayork, Liverpool, e Londra,* nè resterà menomamente ferita la massima da me esternata ed approvata dal Signor Frulli, che *noi meno d' ogni altro popolo siamo al caso di affrontare spese enormi ed opere lunghe, quando non siano del tutto necessarie, o di grandissima utilità.*

Ma ecco un ben chiaro argomento della concordia delle nostre idee sul tema discorso. Scrive il lodato autore « *se si potesse sistemare il Tevere da Roma alla foce (restauro d'immensa difficoltà pel cangiare continuo de' banchi) soltanto per facilitare la navigazione delle barche e dei piccoli piroscafi, pare che ciò bastar dovesse, essendo l' opera la più adattata, quantunque ardua assai, alle condizioni del fiume e delle finanze* ». E quest' *opera* appunto che egli dice *la più adattata alle condizioni del fiume e delle finanze,* è quella che io mi proponeva allora quando suggeriva il miglioramento della foce di Fiumicino, *per facilitare la navigazione delle barche e dei piccoli piroscafi* a Ripagrande.

L'illustre scrittore peraltro dopo, aver con la gentilezza che gli è propria approvato quanto da me si è proposto pel bonifico della foce di Fiumicino senza contrastarne l' efficacia dei lavori, in quanto al miglioramento dell' alveo lo giudica opera *ardua assai e d' immensa difficoltà* per tre motivi, vale a dire perchè il *Tevere è di natura torrenticcia come gli altri fiumi d' Appennino*; perchè *le acque di questo fiume sono in estate troppo scarse, e molto più che non lo erano un giorno, per la diminuzione de' boschi*

in tutto il comprensorio della sua conca idrografica; e finalmente *pel cangiar continuo de' banchi*. Ora io mi confido dimostrargli che il Tevere non sia quale egli lo ritiene.

Esso certamente non ignora che l'agevolezza della navigazione in un fiume dipende dalla velocità e dalla massa delle sue acque, ed il Tevere appunto possiede queste due qualità nel massimo grado di convenienza. Nel mio libro sulla navigazione di questo fiume (1) addussi fatti in copia per rassicurarne ognuno, onde superfluo parrebbe ed inconveniente tornarvi sopra in questo articolo; pure affinchè la mia assertiva abbia ancor quì l'appoggio di grave e recente autorità, stimo pregio dell' opera il ricordare quanto sull'attitudine del Tevere a comoda navigazione riferì il chiarissimo Signor Ispettore Prof. Brighenti alla Prefettura generale delle acque e strade allorchè nel 1842 fu spedito d'officio a studiare quel tratto di Tevere che da Roma al mare conduce. Egli in quel suo rapporto dato ai 26 Novembre dello stesso anno così si espresse. « *Non vi ha fiume più atto alla navigazione interna di questo Tevere da Roma a Fiumicino;* corre poco meno di due miglia e mezzo nostrane all'ora nello stato ordinario con mitissima inclinazione di circa un palmo (m. 0, 20) a miglio; ampio fra le ripe cento metri col fondo costante di m. 1, 50 nella massima magrezza; con risvolte generalmente dolci, o facilmente corregibili; di portata media *il doppio della Senna a Parigi* ».

(1) *Delle barche a vapore, della navigazione del Tevere e della foce di Fiumicino.* Estratto dal Giornale Arcadico Roma 1845.

È incontrastabile che il fatto del disboscamento produca un sollecito deflusso delle acque piovane, e quindi al divenire esse rade o cessare, sembrerebbe che pel Tevere, come per gli altri fiumi, dovesse seguirne l'effetto dall'autore avvisato, vale a dire penuria d'acque. Ma il nostro fiume nato per signoreggiare sempre, anche a dispetto della incuria degli uomini su tutti i fiumi del mondo, non potendo competere con essi in estensione, la vince sopra gli altri in perennità. Egli infatti deve avere degli *invulnerabili* serbatoj ben più efficaci dei boschi per conservargli una tal signoria.

Fin dal 1832 l'illustre e benemerito professor Venturoli col tenere a calcolo in una serie di esperienze di quindici anni le acque piovute nel bacino idrografico del Tevere e quella convogliata dal fiume, trovò una sorprendente anomalìa, cioè che mentre al tempo delle piogge il nostro Tevere defluisce tre quinti dell'acqua piovana, nel tempo di siccità ne convoglia tre quarti; ed essere talvolta ancora accaduto che mentre fra le più stemperate piogge ha continuato a menare circa i tre quinti soliti: nei tempi poi di grandissima siccità ha convogliato meglio di quattro quinti ed anche dei cinque sesti (1). Questo paradosso sorprese quel grande calcolatore in guisa che dubitando di se stesso ripetè i calcoli e fece nuove esperienze, ma si confermò della verità di

(1) Venturoli *Aestimatio aquae per Tiberis alveum Romam praetergressae ab anno* 1822 *ad totum annum* 1832. *Altitudinis Tiberis ad hydrometrum romanum quotidie sub meridiem abservatae a Kal. Jannuarii* 1833 *ad Kal. Jannuarii* 1837. *Bononiae* 1834 *et* 1839.

questo fatto, quanto nuovo e non comune, altrettanto vero.

L' infaticabile e chiaro ingegnere Sig. Elia Lombardini nel recente ed utilissimo suo lavoro sull'*importanza degli studi sulla statistica dei fiumi e cenni intorno a quelli finora intrapresi* (1), rimarca questa specialità del nostro Tevere e ne vuole ricercare la causa. Prendendo a confronto il fiume più studiato del mondo, trova che il Po è sì favorevolmente costituito dalla natura da formarne un fiume perenne per guisa, che a parità di supeficie scolante esso dovrebbe occupare il primo posto rispetto alla copia delle acque sopra tutti i fiumi di Europa; ma da quanto in seguito dimostra rilevasi che il magnifico Po deve cederla al Tevere in perennità.

Applicando difatti il lodato ingegnere a questi fiumi il principio, che il grado di perenità di un fiume è tanto maggiore quanto più il deflusso minimo in magra si avvicina al suo modulo, ossia al deflusso medio, ha trovato che il rapporto fra il modulo ed il deflusso minimo per il Po è di 0, 20 e per il Tevere di 0, 60, e quindi ne desume « che a parità di deflusso medio il deflusso minimo del Tevere sarebbe triplo di quello del Po, e perciò il primo verrebbe ad essere fiume *assai più perenne del secondo* ».

« Tale fenomeno, prosegue il sullodato Lombardini, invero assai curioso, non si potrebbe a mio avviso spiegare in altro modo, fuorchè supponendo nelle viscere de'monti costituenti il bacino del Tevere

(1) *Giornale dell' I. R. Istituto Lombardo di scienze, lettere ec.* Milano fascicolo di Novembre 1846.

una quantità enorme di cavità, nelle quali molta parte delle acque di pioggia, o provenienti dalla liquefazione delle nevi, si raccoglie come in un ampio serbatojo per defluire successivamente al fiume in forma di sorgente. Ne consegue perciò che il Tevere sarebbe alimentato da un deflusso superficiale del suo bacino di carattere affatto torrentizio, e da un deflusso *sotterraneo lacuale* ». E tenendo a calcolo l'uno e l'altro deflusso, ossia la loro respettiva *tenuta* « credo, egli dice, di non dilungarmi dal vero, asserendo che il deflusso sotterraneo del Tevere non sarebbe minore di tre quarti del deflusso totale. Ritenuto quindi questo di m. c. 267. per secondo e perciò di m. c. 8425 milioni in un anno, il deflusso sotterraneo del Tevere non sarebbe al disotto di m. c. 6318 milioni ».

Da questi interessanti fatti dovremo adunque desumere tre conseguenze utilissime pel nostro scopo, le quali debbono fare interamente cangiar d'opinione l'illustre contradittore sopra la costituzione del nostro fiume: la prima che il Tevere convoglia a Roma nelle *massime magre* non meno del grande volume di m. c. 165 in ogni minuto secondo; la seconda che, quantunque esso in parte sia di natura torrenticcia (ciò che è comune a tutti i fiumi i quali abbiano un egual bacino idraulico come il nostro) ciò non ostante la più grande massa delle sue acque è di natura lacuale; la terza finalmente, che appunto per questa condizione esso ha sopra tutti i fiumi studiati il prezioso vantaggio di non temere quelle magre straordinarie che verificansi negli altri; perchè anche nella mancanza di piogge egli non può discendere al

disotto del fissato limite minimo. Quindi mentre esso è il più atto di tutti i fiumi di Europa all'interessantissimo ramo d' industria della navigazione, per ciò stesso presenta minori difficoltà da superare.

Nè maggior peso delle precedenti ha la difficoltà del *cangiar continuo dei banchi* nell'alveo del nostro fiume. Poichè da prima niuno potrà mai dimostrare, che un tale inconveniente sia più attivo nel nostro che in altri fiumi. Dipoi l' indole docile di questo fiume tanto encomiata dal citato Brighenti dà abbastanza a vedere, che un tal *continuo cangiamento* de'banchi debba esser piuttosto esagerato che reale. Ma sopra tutto lo mostra il vistoso annuo commercio di *milletrecento* legni che da Fiumicino a Roma si esercita ad onta dello stato di abbandono in cui trovansi le sue rive. Che se si effettuino lungo esse i lavori proposti come in altri fiumi navigati si praticano, dovranno necessariamente diminuirsi i banchi ed il loro vagare, sia per la necessaria diminuzione delle torbe, sia per la più equabile azione della corrente.

Se poi a tutto ciò si aggiunga che il tronco inferiore del Tevere non mena che arene e terree particelle; che non è soggetto ai geli; che anche nelle grandi piene può essere navigato, perchè verun ponte ne circoscrive il passaggio; che la nebbia e la notte stessa non sono in esso ostacoli alla libera circolazione, resterà dimostrato, che verun altro fiume avrebbe potuto offrire a Roma tanti vantaggi riuniti, e che questa Capitale, questa *regina delle Città italiane* trovasi in posizione da poterne ricavare incalcolabile utilità per se e per l' Italia cen-

trale, come utilità somma ricavano dai fiumi altre città di Europa, che in se non riuniscono la felicissima posizione di Roma, e la natura vantaggiosa e docile del Tevere.

O voglia adunque riguardarsi l' insussistenza di alcune, e la debolezza di altre difficoltà che alla sistemazione dell'inferior tronco del Tevere sogliono opporsi, o voglia mirarsi alla costituzione di esso, tale da prestarsi agevolmente ai lavori che vi si intraprendano, o voglia aversi riguardo alla necessità che ve ne è ed all'ingente vantaggio che è per seguirne; niuno, io credo, vi sarà; e meno ancora l'intelligentissimo Signor Frulli che meco non veda, non essere questa *opera ardua e d'immensa difficoltà* da spaventare, ma bensì di non lunga e difficile esecuzione, e tale da conciliarsi l' animo e le cure di ogni amatore del pubblico bene.

Ma rimontiamo ormai col nostro oppositore il Tevere fin presso la sua sorgente. Egli è vero che io nel mio libro sulla navigazione di questo fiume parlava di sistemarlo da Roma ad Orte, ricordava come gli antichi romani lo navigassero fin sopra Perugia, e consigliava di studiarlo fino a quel punto. Ma nella mia lettera sul Tevere presa a considerare dal Sig. Frulli non ho parlato affatto di Orte e molto meno di Perugia, nè aveva necessità di farlo, essendomi soltanto proposto di mostrare *quale dovesse essere il porto di Roma*. Peraltro poichè è piaciuto al chiaro scrittore toccare anche questo tronco superiore del fiume, seguirò le sue tracce benchè a mal in cuore, giacchè non mi è dato convenire pienamente con lui in quanto asserisce.

Ammetto di buon grado, anzi l' ho dimostrato ancora in quel primo mio scritto, che sianvi delle difficoltà per la sistemazione dei tronchi da Pontefelice ad Orte, e molto più da quivi a Perugia, la quale, come giustamente osserva il Signor Frulli *da gran tempo non può far discendere navigli a Roma*, *e meno poi questi possono a Perugia rimontare.* Quello però che non posso ammettere si è, che le *anormalità* di questi tronchi siansi conservate *ad onta di tanti replicati dispendii.*

La supposizione di questo fatto, perchè sovente ripetuta, inganna molti, e non è meraviglia che abbia ingannato ancora il chiaro nostro oppositore. Si è studiato, è vero, in più tempi, e da più periti questo fiume, si sono fatte delle bellissime e dotte relazioni, si sono con sagacità indicati i ripari da apportarvi onde renderlo di nuovo navigabile fino a Perugia; ma la cosa non è andata più in là delle carte, e non si è mai posta la mano all'opera. Quindi non le anormalità del fiume han resa impossibile la navigazione a fronte delle immense spese fattevi; ma bensì la nessuna cura presane, ha prodotto le anormalità ed impedita la navigazione. La verità della qual cosa posta, ognun vede non potersi dalle esistenti anormalità inferire, che non si possa, o non convenga più riattivare quella navigazione.

Non è agevol cosa lo stabilir l'epoca in cui cominciasse a rendersi impraticabile il tratto da Perugia ad Orte, giacchè non la segna la storia; sembra peraltro potersi non senza probabilità supporre, che distrutta la romana potenza siasi nei seguenti secoli di barbarismo abbandonata ogni cura dell'al-

veo, e da quei tempi perciò decurtata la navigazione (1). Per quel che riguarda però il non uso dell'altro tratto da Orte a Pontefelice, essendo un fatto assai recente, ben posso stabilirne l'epoca e la causa su documenti officiali.

Esso fu sempre navigabile e navigato fino al 1805; ma dopo la straordinaria piena di quell'anno non essendosi riparati i danni nell'alveo prodotti, non si potè più giungere ad Orte se non con piccole barche dette *ciarmotte*. Di poi essendo stata intermessa anche la solita spesa di manutenzione, queste barchette pure dovettero desisterne, e si giunse soltanto al porto di *S. Lucia*. Poi più addietro, al porto di *S. Francesco* ed ai *Cretoni*; quindi si potè appena pervenire al porto dell'*Olio* sotto Otricoli, in appresso bisognò toccare la *Rosetta*, ed ora non si va più oltre di Pontefelice, a cui si perviene in vigore di qualche lavoro di ben limitata manutenzione eseguito anche con malinteso risparmio.

La semplice esposizione di questa storia dice assai chiaro più di qualunque ragionamento, che i millantati dispendii fatti per favorire la navigazione del tronco superiore del Tevere non sussistono, che sus-

(1) È ovvio difatti il congchietturare che divenuta Roma « *Non donna di provincia ma bordello* » vuota di abitatori, città insalubre, manca perciò di relazioni commerciali, si negligentasse la navigazione della parte superiore del Tevere, e con essa l'alveo e le ripe, divenute inutili affatto. Si aggiunga la gelosia dei piccoli tiranni delle Città seminate in vicinanza del Tevere che consigliavano non la conservazione ma la preclusione delle comunicazioni fra l'una città e l'altra e specialmente con Roma dalla quale più non avevano dipendenza.

siste anzi in realtà il suo totale abbandono: che a questo e non alla natura del fiume debbansi le anormalità che rendono impossibile la navigazione dell'ultimo tratto, e non agevole la rimanente; e finalmente che se pel nostro fiume si fosse fatto e si facesse ciò che si è obbligati a fare e si fa per le altre vie di communicazione, vale a dire se s' impiegassero delle somme per le necessarie sue riparazioni e mantenimento, l' indole di esso più mite e docile di tanti altri fiumi navigati, tornerebbe ben presto a restituirci quella fiorente navigazione, che in altri tempi vi si esercitava.

Parmi avere ormai soddisfatto ai dubbi che sembravano opporsi ai *risultamenti delle mie proposte tecnologiche* intorno ai miglioramenti dell'alveo del Tevere e della sua foce. Dovrei ora abbandonando questo fiume, e seguendo le traccie del mio competitore dir qualche cosa intorno alla via ferrata per la congiunzione dei due mari nel nostro Stato; la quale idea quantunque egli vegga *dover sorridere ad ognuno di noi*, ciò non ostante gli si presenta con suo dispiacere come lontanissima da ogni probabilità di successo, cioè senza un conveniente profitto per chi la intraprende. Ma siccome su questa materia dovrò diffondermi rispondendo al secondo titolo proposto così mi fo senza più ad esaminarlo.

SULLA LINEA PIÙ CONVENIENTE

PER LA UNIONE DEI DUE MARI

Dovendo rispondere alle accuse che si promuovono intorno *alle mie dottrine economiche*, confesso di trovarmi su questo punto meno forte, non già perchè le mie vedute si oppongono a quella libertà di commercio communemente oggi invocata dagli economisti, ed a quel *lasciar fare*, *lasciar passare* che altamente da essi si predica; ma sibbene perchè codeste questioni escono dalla sfera dei più particolari miei studi, e del mio giornaliero linguaggio. Mi è d'uopo non ostante accettare l'invito, e far toccar con mano all'illustre mio oppositore che, se noi talvolta disconveniamo nei modi, partiamo però ambedue dagli stessi principî. In ciò fare per altro mi converrà toccare anche la

parte tecnologica, sì perchè non l'ho interamente esaurita, sì ancora perchè sembrami talmente legata colla parte economica, da non poter con chiarezza discorrere dell'una senza trattare dell'altra.

Loda il Sig. Frulli la nota massima da me riportata, che *fra tutte le industrie, quella dei trasporti conduce alla massima economia del tempo e al minimo numero di sacrifizi* e crede trovarmi poi in contradizione con questa massima, supponendomi *nemico dei grandi stradali.* Ma sì lungi io sono dall'oppormi ai grandi stradali, che quando scrissi sulla *navigazione del Tevere* quantunque publicassi il mio libro in un epoca in cui non era permesso parlare di linee ferrate, ciò non pertanto mi studiai di mostrare evidentemente a chi volesse leggermi, la mia tendenza a favorire il commercio generale, ed estesi le mie viste di comunicazione per via d'acqua fino ad Ancona. Appena però potè parlarsi di vie a ruotaie, mezzi che si stimano più acconci ad ampia sfera di comunicazioni, mi tacqui intorno alla via d'acqua, ed in un nuovo mio scritto sul Tevere restrinsi ogni mia mira al solo bonifico del tratto che da Roma mette al Mediterraneo; bonifico di cui ho abbastanza di sopra parlato. (1) Ed in questa più libera epoca fu an-

(1) Non mi si condanni se non ho più parlato della via d'acqua che col mezzo del Tevere potrebbe legare Perugia a Roma. So qual pregio danno gli economisti a queste economiche vie di comunicazione in quei paesi, ove principalmente come nel nostro, *la terre est le premier atelier de l'humanité, le plus vaste et le plus productif*, cioè ove l'agricoltura deve essere la principale industria. So che col mezzo della navigazione a vapore i fiumi

cora, che accennai all'unione dei due mari nel nostro Stato per mezzo di ferrata, la quale idea andava a congiungersi coll'altra già espressa nel mio *primo lavoro* di sostenere con leggi convenienti il commercio , e con nuovi bonifici rendere più appropriato ad esso il porto di Civitavecchia ; onde più facili si rendessero anche per la via marittima le comunicazioni (1).

Meglio però si svilupperanno i miei pensamenti, e meglio vedrassi quanto direttamente essi tendano al *vero bene universale* del commercio dell'Ita-

decuplano la loro utilità e dannoai trasporti economia e velocità considerabile. So che la spesa di primo impianto di questa via sarebbe per noi più conveniente di ogni altra, perchè più economica, essendo riconosciuto *que les chemins de fer coutent deux foi autant que les canaux, et ceux ci deux ou trois autant que les rivières ameliorées* (Chevalier, Cours d'économie politique, première leçon.) Ma so pure che *quelle que soit la dépense des chemins de fer, il faut en costruire.*

Quindi e pel timore della penuria di mezzi pel primo impianto, e per la persuasione che per molto tempo ancora due lunghe vie parallele nel nostro Stato possano farsi *fatale* concorrenza , ho preferita la via ferrata a quella di acqua per l' interessante, commoda e sollecita comunicazione fra il centro e gli estremi meridionali e settentrionali del nostro Stato.

(1) Chi amasse conoscere artisticamente lo stato del porto di Civitavecchia ed i lievi bonifici occorrenti per renderlo il più perfetto porto artefatto, legga la dotta opera *intorno alle bonificazioni del porto di Civitavecchia di* PROSPERO COLONNA, *principe di Roviano* ec. 1838. Così chi volesse aver cognizione dell' utilissimo progetto del Lazzaretto alla *punta del pecoraro* legga l'erudito scritto della *strada ferrata Pia-Cassia da Città della Pieve a Civitavecchia e del ristauro del porto Neroniano in Anzio* di Benedetto Blasi segretario della Camera di Commercio in Civitavecchia, Album, N. 37.

2

lia centrale, seguendo le tracce del mio oppositore. Egli mi consiglia a *dar bando al timore di toccar Livorno, ed alla paura di giovare a quel porto,* e vuole che mi *rassicuri una volta che se noi gioveremo a Livorno quell'emporio gioverà a noi* (1).

Il mio oppositore qui evidentemente suppone aver io mirato al nostro bene particolare, e non al generale, ma mi permetta il dirlo, egli s'inganna. Spogliamoci l'uno e l'altro di ogni pregiudizio e consideriamo freddamente il nostro soggetto.

Nell'esercizio dell'arte mia ho più volte dovuto approdare a Livorno, ed ivi considerando da un lato la *pessima* idrografica costituzione di quel porto, e dall'altro il suo *florido* commercio, andava meco stesso pensando all'*immenso potere che esercitano le leggi sugli uomini e sulle cose.* Nè questa riflessione, che ivi l'ingratitudine del luogo in diretta opposizione coll'affluenza dei legni presenta da per se stessa alla mente, era propria di me solo, ma sibbene di quanti vi trovava miei commilitoni. In quei nostri crocchi di ricreazione, tanto utili nell'esercizio dell'arte nautica, ci narravamo a vicenda il tempo perduto nell'atterraggio, le grandi difficoltà dell'approdo, le avaree che più o meno avevamo tutti sofferte. Questi ascriveva la sua

(1) Questa massima è tolta di peso dall' opera del Petitti; però io avrei amato che l' illustre scrittore non si fosse contentato di soltanto enunciarla, ma di dimostrarla eziandio; perchè chi più ama le ragioni che le autorità crederà più facilmente alla teoria del *due e due fan quattro* che ad una nuda assertiva; e sente alquanto di paradosso quell' asserire, che l' altrui concorrenza non minori il profitto ma invece giovi.

salvezza ad una straordinaria ben riuscita manovra, quegli l'attribuiva al puro caso; altri deplorava la perdita del proprio bastimento e della vita di qualche individuo. Dall'arrivo si passava alla stazione nel porto e nella rada, si parlava dei tristi effetti dei venti australi, di quelli di *provenza* e della risacca nel porto, in cui per queste cagioni non si poteva esser tranquilli, e vi si sperimentavano pericoli e danni: i quali gravi inconvenienti si osservava non potersi rimuovere nè per arte nè per danaro. Si notava il frequente bisogno di spedire con grave pericolo e dispendio soccorsi di ormeggi ai legni in rada in procinto di perdersi; si rifletteva alle ingenti somme, che questi pericoli, avaree, e perditempo toglievano all'utile commercio; e cui non ostante era d'uopo soggiacere, perchè le leggi favorendo quivi molto più che altrove gli uomini e le cose, vi avevano saputo piantare una vistosa industria marittima ad onta dell'avara natura (1). E di fatti, passando in rivista le principali case di commercio si trovavano composte non d'Italiani, ma di persone di culto e costumi diversissimi invitatevi dal beneficio delle leggi, e di persone che dalle leggi colpite nei proprî paesi eranvi state richiamate dalla sicurezza ivi loro accordata, e vivevano tranquille sul traffico dei capitali ad altri tol-

(1) Nulla evvi di esagerato in questo quadro che più volte si è ripetuto nei nostri convegni di marini, ed il sig. dottor Frulli potrà averne prova ogni volta che il voglia, se si da la pena soltanto d' interpellare alcuno dei capitani soliti ad approdare in quel porto.

ti (1), cose non tollerate in altri porti di assai migliore idrografica costituzione.

Sebbene, non è egli superfluo che io richiami alla mente del sig. Frulli tali osservazioni? Egli scriveva non ha guari (2) che nel passato secolo *Livorno era una bicocca* in guisa che *non aveva* neppure *strada postale*, e che *ora che ella è divenuta città grandiosa, e l'uno dei principali porti del Mediterraneo, ha poste, linee ferrate, linee di piroscafi, concorso di navi, di merci, di viaggiatori, di nuovi abitanti. Tutte queste comodità che prima erano negate all' umile suo stato, gli vengono procacciate dalla presente opulenza: appunto siccome veggiamo l'arricchito villano, abbandonata la marra, acquistar palazzi e ville, apprestar cocchi e scuderie,*

(1) Depuis 1593 il existait en Toscane une loi dite *livornine* qui assurait au banqueroutiers étrangers un asile à Livourne contre les poursuites de leurs créanciers. Déférant aux voeux formès depuis long-temps par la chambre de commerce de cette ville, le gran-duc de Toscane a abrogè le 10 aôut 1836, cette loi immorale. Une pareille mesure ne sera pas sans intérêt pour le commerce francais, sutout celui de Marseille, puisqu' un certain nombre de négocians de cette nation avait encore profité en 1836, de cette immunité (Dictionnaire universel du commerce, sous la direction de M. Monbrion. Paris 1838 T. 2. pag. 195.)

Le premièr ètablissement authentique de la franchise du port de Livourne est de 1593, sous Ferdinand III. Les lettres patentes sont adressées. *A tutti mercanti di qualsivoglia natione, Levantini, Ponentini, Spagnoli, Portughesi, Greci, Tedeschi, Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani, et Altri.* (Dictionnaire universel de la géographie commerçante. Par J. Penchet, Paris an VIII. Tom. V. pag. 4.)

(2) Nel N. 9. *delle strade ferrate* 26 Settembre 1846.

vestire a gala e contornarsi di livree. Ora chi ha prodotto un sì portentoso cangiamento in Livorno? Non certamente la sua costituzione idrografica che *è la più disgraziata* fra tutti i porti frequentati: non la sua propria condizione perchè *era una bicocca*, non la facilità dei mezzi di comunicazione coll' interno, perchè *non aveva* neppure *strade postali.* Chi dunque? Le leggi, le sole leggi, queste han potuto operare il prodigio di trasformare una bicocca in città opulenta , e delle più commercianti, e ciò a fronte degli ostacoli stessi della natura, che nè sono stati rimossi mai, nè possono rimuoversi, ed a fronte degli innumerabili e gravissimi incommodi e sagrificî, ai quali debbono soggiacere per questi ostacoli stessi coloro, che vi esercitano il commercio.

Ora se questo beneficio, quest'unico beneficio che ha Livorno si trasporti a Civitavecchia, che non è *una bicocca*, che non manca di postali, che non presenta veruno di quegli ostacoli a cui va soggetta Livorno, non sarà questo un trasformarla in una delle città più considerevoli d'Italia senza ledere il diritto di alcuno, e non sarà un giovare al commercio universale ?

Uno sguardo di grazia a questa città (*). Il suo porto che siede al vertice del triangolo che con due lati eguali ha nei punti estremi della base Alessandria d' Egitto e lo stretto di Gibilterra è molto meglio posto geograficamente di quello di Livorno pel generale commercio dell'Italia centrale; esso, consi-

(*) Ancor quì è pregato il lettore di osservare la nota (B) posta in fine.

derato lo spazio utile, è più capace di quello, esso è più profondo, l'atterraggio e l'approdo vi sono facili, presenta una stanza sicura, e non gravata dalle tante avaree e perditempo che s'incontrano in Livorno. Quel porto mette in uno Stato di un milione e qualche centinaio di migliaia di sudditi, questo in uno Stato di oltre due milioni e mezzo; quello e discosto da *Firenze*, più che non è questo da *Roma*. Il territorio che fra noi si presenta non la cede in fertilità al toscano; e prova di tale fertilità si è, che il suo stato incolto rende convenientemente al proprietario col solo prodotto naturale del pascolo o colla seminazione a *terzerìa*. Esso a prefereza dell'altro è serpeggiato da fiumi atti alla navigazione, alla irrigazione, al movimento di opificî, che dalle cadute di alcuni di essi vengono arricchiti, elementi tutti d'immensa utilità pel commercio. E ROMA non peserà nulla in questa bilancia? Città più grande, doviziosa, e comoda di Firenze, maestra nelle belle arti e nel vero buon gusto, ricca di tanti monumenti di passata gloria e di presente utilità, che tutto il mondo colto attirano a visitarla, situata nella più centrale posizione, e nata per essere *Regina di tutte le italiane città*, che se perdè il dominio delle armi ne conserva tuttora uno tanto più nobile quale è il morale su tutti i popoli dell' orbe cattolico (1);

(1) « La città situata sul Tevere. . . . . ebbe un diuturno e stabile imperio... Il fatto, che nelle cose pratiche val più delle ragioni mostra chi l'abbia indovinata con una onnipotenza civile di dieci secoli... Ma l'antica Roma.... riuscì come un saggio imperfetto e quasi un esperimento umano dell' imperio divino e specialmente del Cristianesimo. E bastò a mostrare che la

questa città io dico non darà alcuna preponderanza al porto di Civitavecchia? (*)

Se io adunque difendeva Civitavecchia da Livorno non era già per un principio di municipalismo, ma sibbene pel comune interesse del commercio. Giacchè l'importanza di una capitale a cui metta un porto, la sua vicinanza alla medesima, i più ampî mezzi che s'incontrino nello Stato a cui appartiene propri a sviluppare industria e trasporti al massimo grado economici, la maggior popolazione e perciò il maggior numero di consumatori che esso racchiude, sono altrettanti elementi, che certamente riguardano il bene del commercio universale. Oltre ciò poi chi non converrà che al generale commercio di un paese meglio convenga un porto più centrale che altri porti meno centrali, un porto che presenti facile atterraggio, agevole approdo, stanza tranquilla, sicurezza da ogni avarea e perditempo, piuttosto che un altro cui sia difficile l' avvicinarsi, difficilissimo l'entrare, malsicuro lo starsi, e pel mancar di sicurezza appunto dispendioso l'approdarvi e il trattenervisi? E se tutte queste riflessioni non bastassero, le sole *umane vittime* sagrificate alla difficoltà dell'approdo in Livorno non reclamano forse altamente, essere interesse del commercio non solo,

città di Romolo, pel sito che occupa e pei consigli del cielo, è la sola atta a divenire *l' umbilico della terra*, giusta la frase degli antichi, e la sedia del Sacravarti orientale, o spiritual giratore della ruota cosmica, secondo il simbolo antichissimo dei Samanei » (*Gioberti, Del primato morale e civile degli Italiani .pag.* 23 *Brusselle* 1843.)

(*) Si veda la nota (C).

ma della stessa *umanità* il mirare ad altro luogo meglio costituito? Una sola vittima sagrificata in un secolo dalla cattiva costituzione del luogo sarebbe una ragione più che sufficiente perchè ogni uomo dovesse dirigere altrove i suoi pensieri. Ma accordata la preferenza a Civitavecchia sopra Livorno, e considerata d'altra parte la costituzione di ambedue i porti, non si tratterebbe certamente del risparmio di una sola vittima per secolo ma di più centinaia.

Dimando ora io che mi si dica di buona fede, se quanto fin qui ho accennato riguardi o no il bene generale. Se lo riguarda, che colpa ho io se per combinazione questo bene vada a congiungersi col bene particolare dello Stato nostro? Dovrò adunque trascurare di sostenere ciò che il bene generale concerne, pel vile riguardo di non avere a procacciarmi un ingiusta taccia di municipalista? Non credo avere idee sì basse da lasciarmi imporre da tali spauracchi.

Ma torniamo al soggetto. Penetrato io dalle accennate incontrastabili verità, essendomi stato permesso di leggere l'interessante libro delle strade ferrate italiane del signor conte Petitti, non mi fu possibile non restar commosso dal vedervi tolta a Civitavecchia ogni comunicazione ferrata, mentre quella elaborata e lodatissima opera non mostravasi avara di tali comunicazioni con altri porti, fra i quali Livorno. Pensando allora che l'epoca era pur giunta, in cui potevamo anche noi abitatori di questa bellissima parte della bella Italia entrare nella universale progressiva industria, e convinto non potersi

ciò giammai verificare in Roma e nello Stato, senza una agevole communicazione col suo porto nel Mediterraneo, dettai un *parallelo geografico ed idrografico* fra il *preferito* porto di Livorno, e *l'escluso* porto di Civitavecchia (1).

In questo scritto, che tendeva soltanto a vendicar Civitavecchia dalla ingiustizia colla quale si era esclusa: in questo che non attaccava l'altrui diritto ma *difendeva* quello della natura (si noti bene), in questo che mirava non ad escludere altri dal commercio, ma a fare che *non ne restassimo esclusi noi*; in questo io doveva dimostrare quanto e per quante ragioni fosse il porto di Civitavecchia preferibile al livornese in rapporto al commercio generale dell'Italia centrale. E lo feci con tanta soddisfazione e facilità, che niun lavoro mai mi è riuscito più agevole nè più gradito; giacchè quanto presentavamisi alla mente tutto si basava su rilevanti fatti e palpabili verità. Ed ivi poco dopo avere addotte le ragioni riguardanti la parte del mare, che qui sopra ho in breve ridette, mi feci anche forte riguardo alla parte di terra, dell'autorità dello stesso esimio conte Petitti il quale ha detto (2) che « gli Stati Pontificî, posti nell' Italia centrale sono in condizione molto favorevole per aver linee di strade ferrate, non solo interessanti e fondatamente presunte utili nel rispetto del commercio interno, ma offrirebbero ancora al commercio estero tali vantaggi, da rendere quelle linee, ove siano ben coor-

(1) Giornale Arcadico T. 109: Album N, 22 del 1846.

(2) *Op. cit. delle strade ferrate italiane Cap.* 8 *in princ.*

dinate di una grande importanza non che *italiana europea*» Ed oltre questa autorità basata sopra una incontrastabile verità geografica, mi giovai ancora dell'autorità del cav. San Fermo dal sig. Petitti citato, la quale si fonda su di una verità economica, non meno certa; sulla convenienza cioè d'avere una linea, che dall'uno all'altro mare si rechi, attraversando un *solo Stato*. Ed osservava che quantunque *sia da sperarsi*, che i governi dei diversi Stati italiani siano per istabilire delle convenzioni fra loro per le diverse linee di strade ferrate da costruirsi (dunque non esclusi la comunicazione dell'estero); pure è da ritenersi, che non facilmente si potrà ciò avverare in atto pratico : ed in tal caso deve necessariamente seguire incaglio e perditempo, per le formalità di polizia e finanza. Dalle quali osservazioni spontaneamente seguiva, essere una gran felicità non solo per lo Stato che potesse presentare una tal linea, ma sibbene pel commercio universale, il poter incontrar due mari, due porti, ed una ferrata che li congiunga, tutti soggetti ad una stessa uniforme legge politica e finanziera.

Queste osservazioni però sono state diversamente interpretate e si è creduto che io *opini esser necessario sottrarre Civitavecchia da Livorno, e che il conceder la comunicazione dell'Adriatico pel nostro Stato, è cosa dimostrata dannosa dall' esimio avvocato Blasi.* Quanto alla prima parte di questa accusa ho già detto abbastanza, mostrando essermi limitato ad una difesa e necessaria difesa di Civitavecchia ingiustissimamente, *per essere il porto principale di Roma*, negletta ed esclusa. Quanto al-

l' altra ho ammesso, e confermo ancora, sembrarmi concludente la dimostrazione del sig. Blasi, ma altro è il dire che una cosa si stimi dannosa, altro è il dire che bisogni non farla. Questo secondo è cosa assoluta, il primo può col variar dei tempi e delle circostanze cangiarsi; e quindi per incoraggiare gli intraprendenti della nostra ferrata, senza escludere la livornese, oltre alle dette condizioni che già costituiscono il naturale primato del porto di Civitavecchia, mi sono studiato di proporre una linea che colla sua brevità *ponesse Civitavecchia al coperto dalla concorrenza di Livorno, quand' anche dal nostro governo si volesse concedere a quel granducato la comunicazione dell' Adriatico attraversando il nostro Stato.*

Peraltro il danno che dobbiam noi risentire dalla diretta congiunzione di Livorno con Ancona, fatta almeno prima che si eseguisca la nostra linea come si vuole dal sig. Frulli, mi si rende sempre più manifesto, da quanto lo stesso autore scrive delle difficoltà della medesima e dello svantaggio, che debba trovarvi ogni intraprendente. Se ciò dunque si verifichi anche nel caso, in cui questa linea si costruisca per la prima, cosa sarà quando essa sia resa meno necessaria in forza della costruzione dell'altra? Non sarà questa concorrenza fatale per la linea nostra, già per se stessa (secondo il sig. Frulli) di lucro non corrispondente al dispendio? Quindi farebbe d'uopo per rigettare la mia osservazione o provare che due linee di comunicazione di eguale natura tendenti allo stesso scopo e punto non sian capaci di farsi vicendevole concorrenza; e questo è un as-

surdo; ovvero dimostrare tale il commercio che vi affluisca, onde l'una e l'altra possano trarne abbondanti risorse; e questa è cosa tutta ipotetica, e tale da non supporsi facilmente verificabile per ora. Dato però il caso che piacesse crederla non solo possibile ma anche probabile, in questa ipotesi il lucro della nostra linea corrisponderebbe al dispendio dell' intrapresa, e verrebbe perciò a cadere il supposto del signor Frulli: onde non vi sarebbe più ragione per cui egli non avesse a difendere questa linea come l'altra. In due parole: la concorrenza dell' altra linea egualmente ferrata ci è realmente nociva; e quando anche non si volesse giudicar tale, dovrebbe non ostante preferirsi la nostra, perchè la *natura l' ha più dell' altra favorita.*

Si torni per un momento sul vantaggio del commercio generale principal nostro scopo. Se è vero, come sanamente osserva il Petitti (1) che *primo oggetto sempre nei computi dei trasporti commerciali è la brevità delle distanze*, e se geograficamente sussiste, che Ancona sia men lontana da Civitavecchia che da Livorno: perchè non sarà più utile al commercio generale la linea di Civitavecchia che la livornese? Si aggiunga l'innegabile utilità economica che su questa via s'incontrerebbe prodotta dalla uniformità delle leggi daziarie e finanziere, si aggiunga che essa metterebbe sul Mediterraneo in un porto più capace, più sicuro, si aggiunga che traverserebbe un territorio più dell'altro dalla natura favorito: chi non vedrà in tuttociò il vero

(1) Op. cit. pag. 317.

vantaggio del commercio generale? Siccome poi per la natura stessa delle cose questo generale interresse va fortunatamente a coincidere col particolare del nostro Stato, sembrerebbe che ogni leale statista dovesse a questa linea più che all'altra mirare quando delle due una sola convenisse fare. Cosicchè scorgendosi ad essa opposizione sempre crescente specialmente in alcuni punti dello Stato nostro, ho sentito talvolta dirmisi: sarebbe mai, che un tanto impegno di *preferir* Livorno muovesse colà in taluno da brama di veder transitare l'intero commercio per qualche città, la quale nell'ipotesi dell' altra linea non ne godrebbe forse il monopolio? Sospetto ingiurioso, che suppone sotto il manto della più estesa carità verso tutti i nostri *italiani fratelli* nascosta tanta bassezza d'animo da giungere a preferire il particolare interesse di una città, all' interesse di uno Stato non solo, ma dell' intero generale commercio.

Lungi però da noi sì vili sospetti, e volgiamoci piuttosto a vedere quali obbiezioni possano farsi e si facciano alla nostra linea. L'unica obbiezione si è l'esser essa economicamente non conveniente, sia per le difficoltà fisiche da superarsi ed il grave dispendio da incontrarvisi, sia pel porto a cui andrebbe a mettere, porto senza paragone meno commerciante di Livorno.

Questa seconda obbiezione parmi che trovi ampia risposta in quanto ho detto di sopra. Si ricordi per una parte che Livorno era *una bicocca, che non aveva strade postali*, che aveva ed ha un *pessimo porto*, e non ostante è divenuta uno dei primi em-

porii d'Italia; e per l'altra parte si rammenti che Civitavecchia è una città in istato di sufficiente floridezza ed aumento, che ha vie postali, che ha il più bello e più sicuro porto artefatto del mondo, onde non oppone al commercio quelle difficoltà e quei sagrifici che opponeva ed oppone Livorno. Si ricordi pure che la differenza di floridezza fra porto e porto è costituita da un tale ostacolo che può rimuoversi con un solo cenno di *volontà:* e quindi si giudichi se l'attuale differenza di floridezza fra i due porti sia un dato bastante per escludere Civitavecchia.

Sebbene, neppur v'è bisogno tornare a tali riflessi, posta che sia la *centralità* del porto di Civitavecchia qualità che niuno potrà mai negarle, se non cambî la faccia d'Italia. Io parlo coi principî degli avversarii di Civitavecchia. Essi predicano Otranto, Manfredonia, Termoli *che non hanno porto,* e Brindisi *il cui porto non manca di gravi difetti,* come porti d'importanza italiana (1), non già per l'affluenza del commercio che essi certo al presente non hanno; ma perchè li mirano posti sull'Adriatico convenientemente al commercio che potrebbe forse verificarsi e perciò non dubitano di accordare ad essi la ferrata

(1) Il difficile porto di Otranto non dà ricovero, ed anche mal sicuro, che a *circa trenta navigli di cabottaggio* (Portulano del mare Adriatico compilato dal Capitano Giacomo Marieni Milano 1830, pag 556) Brindisi fu e potrebbe tornare un buon porto. Il suo atterraggio però è difficile e pericoloso e non di rado dalle nebbie nascosto. (Opera cit. pag. 564) il porto di Manfredonia è capace di *venti o trenta piccoli bastimenti* che pur con molto incomodo vi stanziano (pag. 554) Termoli non ha affatto porto, esso offre un *ancoraggio* che equivale ad una aperta spiaggia (pag. 130).

prodigando forse più del bisogno le linee. Qual peccato adunque avrà Civitavecchia, per cui essendo tanto convenientemente al commercio posta sul Mediterraneo, e trovandosi attualmente in tanto migliori condizioni di Otranto, Brindisi, Manfredonia e Termoli debba negarlesi ciò, che a quei porti si accorda? Adunque non solo per gli argomenti da me prodotti, ma benanche a senso degli stessi avversarii, l'obbiezione desunta dall' attuale stato di minor floridezza è obbiezione da trascurarsi.

Passiamo all' altra. Io non nego che gravissime difficoltà abbiano da incontrarsi in questa linea di congiunzione dei due mari massime pel traversar degli Appennini, ma non dovrà forse attraversarli pure l' altra linea da Livorno ad Ancona ? E se grave dispendio dovrà apportare la nostra linea più breve; ne esigerà forse un minore l' altra più lunga? O non vi sarà dunque convenienza per veruna delle due linee, o vi sarà maggiore per la nostra. Tanto più poi che essa avrà a preferenza dell' altra il beneficio di mettere ad un porto il meglio situato e più conveniente ai bisogni dell' universale commercio: di passar tutta per *un solo Stato:* Stato le cui *provincie poste al centro d' Italia sono in condizione assai favorevole per aver strade ferrate utilissime al commercio sì interno che esterno* (1): Stato che possiede elementi sì favorevoli, da condurre a senso degli stessi avversarî, ad uno sviluppo di commercio non che *italiano europeo.* Ora se è vero, come è innegabile che a *parità di leggi* il commercio si

(1) *Petitti op. cit. pag.* 363.

porta *ove più la natura lo favorisce* non potrà non vedersi che esso a preferenza si stabilirà precisamente nella linea da noi difesa, purchè nessun favore legislativo di *preferenza* abbia Livorno a sue comunicazioni interne.

Scriveva il cavalier San Fermo « vorrebbe una troppo necessaria economia, e l'interesse medesimo del commercio, dell'amministrazione e dei territorî, che nel verificare questo congiungimento, vi si combinassero i legami speciali degli Stati della Chiesa colla loro capitale: legami che domandano, senza dubbio, che la strada sia la più breve possibile fra Ancona e Roma (1) » E questa opinione sembra avere incontrato l'approvazione dell'illustre signor conte Petitti, il quale scrisse, (2) « non essere a dubitare, che questa linea sia utilissima ad avvivare il commercio interno dello Stato pontificio, e contribuire ad assicurare l'indicata non interrotta comunicazione dell'oltre l'Alpi all'Oriente lungo l'intera penisola » e quindi nella sua carta topografica tracciò una linea congiungente Roma ad Ancona. Ora se egli ha stimato *economicamente conveniente* questa linea (poichè egli dice aver segnato quelle soltanto che tali gli sembravano, ed escluse le altre, la cui spesa non gli pareva corrispondere al provento sperabile) la quale a Roma condotta ha già superato tutte le difficoltà più gravi; cosa mai osterà a dare a questa linea un braccio che metta nel suo prossimo ed utilissimo porto sul Mediterraneo? Questo braccio non potrà certamente, che au-

(1) *Presso il Petitti pag.* 349. (2) *Op. cit. pag.* 365.

mentarne l' importanza e il provento senza accrescerne di molto la spesa.

Ma no, egli dice (1) « esso ci sembra inutile quanto al congiungimento dei due mari. Poichè, posto eseguito il medesimo all' insù, da Livorno ad Ancona e Venezia, ed all' ingiù, da Napoli a Termoli, Manfredonia o Brindisi, e ciò per le vie più rette e brevi, un terzo punto di congiunzione per una linea molto più lunga, perciò costosissima, non ci sembra poter interessare a modo alcuno la navigazione sì del Mediterraneo, che dell' Adriatico ».

Due sono le obbiezioni: una l'aversi già il congiungimento in due punti, onde un terzo punto riesce inutile: l'altra la maggiore lunghezza della linea. Questa seconda obbiezione, che sussisterebbe soltanto quando si volesse da una parte per la linea più breve unire Livorno ad Ancona, e dall'altra far passare per Roma la linea che da Civitavecchia ad Ancona si dirige, fu già da me preveduta allorchè, come sopra ho accennato, volendo sotto il rapporto della brevità mettere a coperto la nostra linea dalla concorrenza di Livorno, progettai che essa direttamente congiungesse il Mediterraneo all' Adriatico, e da Roma partisse un braccio che a questa Capitale tenesse uniti i due porti; la qual cosa mentre favorirebbe la brevità della linea, non allontanerebbe Ancona e Civitavecchia da Roma (2). La prima ob-

(1) *Op. cit. pag.* 356.

(2) Se però si preferisse la linea da Livorno, Bologna, ed Ancona, in questo caso, anche senza l'espediente ora proposto, sarebbe sempre più breve quella che unisse Civitavecchia, Roma, ed Ancona.

biezione poi dipende tutta dall' ipotesi del sig. Petitti: poichè se egli in luogo di Livorno prescelga a punto di congiunzione il porto il più centrale e migliore, quello di Civitavecchia; non solo svanirà la difficoltà, ma anzi tutta volgerassi contro Livorno; il quale pei principî dell'autore diverrà un terzo punto di congiunzione inutile, e presentante l'ostacolo di una linea più lunga.

Se non m'inganno per le prove che ho addotte, e per la natura delle obbiezioni da me rigettate si fa manifesto che, se si voglia prescindere da ogni studio di parte e da ogni pregiudicata opinione, la nostra linea sia affatto da anteporsi alla livornese *per la vera utilità del commercio generale*, la quale per buona sorte va a congiungersi coll' interesse dello Stato nostro. Ciò posto mi sarebbe anche lecito ammettere quel che ho negato, che cioè il compenso da sperarsi dalla nostra linea non sia per corrispondere del tutto al dispendio necessario in eseguirla. Poichè se essa sia di vera utilità generale e parziale, non dovrem noi, volgendo a quest'unica linea la mente ed i mezzi, fare ogni studio, ogni sforzo, ogni sagrificio perchè la sospirata ed utilissima unione del centro, del sud, e del nord del nostro Stato abbia effetto? E se per la via da Bologna a Pistoja scriveva il lodato signor conte Petitti (1) « questa dobbiamo proclamare non che *utilissima*, necessaria alla prosperità della via bolognese: epperò DOVERSI INTRAPRENDERE QUAND' ANCHE FOSSE PERDENTE, perocchè, solo mercè di essa ver-

(1) Op. cit. pag. 340.

rebbe a tal punto assicurato il congiungimento del Tirreno coll'Adriatico» non dovrà Roma, lo Stato e l'Italia centrale con molto maggior ragione dire altrettanto della nostra?

Ma ci si potrebbe dire, se questa nostra via non potrà aversi, varrà meglio certamente aver la livornese che niuna. Ne convengo in caso d'impossibilità. Ma questa su che si fonda? Se basa sopra alcuna o su tutte ancora le obbiezioni che abbiamo sopra enumerate, siccome abbiamo veduto che esse, ancorchè forse in apparenza gravi, sono poi in realtà di niun peso, così resta ancor dimostrato non sussistere la pretesa impossibilità, e però non aver luogo l'ipotesi. Però ci si dice dal sullodato signor Frulli che *se noi gioveremo Livorno, quell'emporio gioverà noi.* Dato anche questo principio, sarà sempre vero che il vantaggio che ne risentiremo sarà *riflesso* ed il danno diretto; e quindi finora ho provato che *almen per adesso,* vale a dire *prima* che si eseguisca la nostra via, sia per seguircene danno e non vantaggio. E se ad onta di ciò che richiede la vera utilità universale, esauriremo i nostri mezzi per giovare altrui, e rendere veramente inutile o quasi inutile la nostra linea coll' eseguirne un' altra meno conveniente, troppo tardi ci accorgeremo di non essere più al caso di giovare nè all' universale, nè a noi stessi. Abbiamo sugli occhi come la *favorita* Trieste abbia *giovato* a Venezia, quantunque questa possedesse elementi proprî d'un lungo regno del mare. Lo stato presente di Livorno e Civitavecchia ce ne porge un' altro palpabile esempio, il

quale ci dimostra abbastanza cosa andrà a divenire questa se sempre più si *gioverà* Livorno. La storia commerciale è pregna di fatti consimili e farei oltraggio al signor dottor Frulli se li supponessi da lui ignorati. Eppoi perchè dovrem noi aspettare da altri ciò che possiamo trovare in casa nostra? Perchè dobbiamo attender luce da quell' opachissimo corpo, se noi possiamo essere Sole al suo confronto? Ma si aggiunge, questo piano sembra *ineseguibile da società industriali, sino a che quel tratto d'Italia centrale da attraversare non sia divenuto più cospicuo per popolazione e per prodotti* (1). Chi è, di grazia, che ravvivi le industrie, che accresca la popolazione? Non è il commercio? non sono le vie di comunicazione? E noi per aumentare la popolazione e le industrie ne allontaneremo le migliori vie di comunicazione e la vivezza del commercio; e spereremo un risorgimento dal rimanercene con quei gretti attuali sistemi che tanto hanno finora nociuto all'industria, al commercio, ed alla buona intelligenza dei due estremi dello Stato? Toglieremo il *mezzo* che le favorevoli ed inaspettate circostanze ci appresentano, e spereremo il *fine*? (2)

Forse troppo lungamente mi sono trattenuto in un argomento estraneo alla mia professione; ma se,

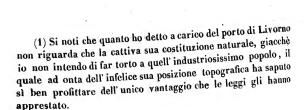
(1) Così scriveva il Signor Frulli nel N. 9 *delle strade ferrate* 26 Settembre 1846.

(2) Stando col Petitti Civitavecchia non sarebbe allacciata con Roma, e stando col Frulli Roma non sarebbe unita col centro e gli estremi settentrionali del nostro Stato, nè per via d' acqua, nè per quella ferrata. Dunque! dunque....

chiamato, ora ho dovuto rispondervi, in avvenire ascolterò volentieri quanto vorrà dirmisi, senza prendervi parte. Credo peraltro essermi sufficientemente giustificato col mostrare, che ho avuto in mira il solo *interesse universale*; che non ho attaccato Livorno, ma sibbene ho impreso a *difendere* un porto, che troppo ben corrispondente agli *interessi generali*, sembravami fuor di ragione trascurato ed *escluso*; che se ho dovuto esporre l' infelice posizione di Livorno, vi sono stato astretto dalla natura stessa della questione, la quale esigeva che si mostrassero le cose nel loro aspetto, onde poterne portare ragionevole giudizio; che non ho escluso il porto toscano dalla comunicazione col nostro Stato, ma ho riconosciuto la *preferenza* a questa comunicazione dannosa, almeno per ora, alla nostra linea, la quale se non è di facile esecuzione adesso, molto meno sarebbelo dopo quella concorrenza; e se è dimostrata di vero universale vantaggio, col suo andare a vuoto recherebbe un vero disutile universale; finalmente altro non ho invocato per Civitavecchia che *parità di leggi*.

Ora siccome il mio degno oppositore non vuol favori ma parità di leggi, non vuol mirare ad utilità parziali ma al bene generale, noi siamo, se mal non m'appongo, perfettamente d'accordo nella massima. Egli però parteggia per Livorno, supponendo insita alla natura di quel porto la floridezza del commercio, e perciò tale da non soffrire emulazione; ed io sono convinto del contrario, e riconoscendola tutta dal favore delle leggi, sostengo, che se non vi fosse

stato, o cessasse di esservi *favore di preferenza*, Civitavecchia sarebbe più di Livorno, e Livorno meno di Civitavecchia (1).

(1) Si noti che quanto ho detto a carico del porto di Livorno non riguarda che la cattiva sua costituzione naturale, giacchè io non intendo di far torto a quell' industriosissimo popolo, il quale ad onta dell' infelice sua posizione topografica ha saputo sì ben profittare dell' unico vantaggio che le leggi gli hanno apprestato.

SULLA MARINA MERCANTILE

DELLO STATO PONTIFICIO

Passiamo alle *tariffe*. Proposi nel mio libro sul Tevere dei lavori interni ed esterni, vale a dire *di fiume e di mare*, e secondo questa divisione classificai ancora il modo delle tasse o tariffe da essere *a carico sempre di quelli soltanto che ne traggono vantaggio*, *e proporzionate sempre all' utile respettivo* (pag. 369.); dissi che per gli uni lavori e per gli altri doveva servir di norma *quella tassa che richiama maggiori trasporti;* ma quanto ai lavori esterni, cioè per quelli di che fruivano i legni di mare soltanto , consigliai un *diritto differenziale a favore della bandiera nazionale*, aggiungendo però che *questo sistema non dovrà durar sempre. Risorta la nostra marina, e resa atta a sostenere la concorrenza delle altre, potrà togliersi ogni differenza* (pag. 388).

Queste erano e sono le mie massime che mi accingo a sostenere. Ma il sig. dottor Frulli, il quale, come io credo, non pretenderà di essere marinaio, dovendo ignorare alcuni fatti e particolarità marittime che a me sono e debbono esser note, estima vedervi una specie di eresìa economica, e mi biasima perchè dopo avere stabilita la *bella sentenza, che la miglior tariffa è quella che richiama maggiori trasporti, ho invocato diritti differenziali.* E tanto ne resta colpito da nominarmi *nemico della libertà delle vie marittime, predicatore del sistema esclusivo, protezionista, provocatore di rappresaglie ec.* (1).

Prima di trarre d' abbaglio il mio contradittore mi piace fargli osservare, che presa anche strettamente la cosa nel senso in cui egli l' intende *di particolari protezioni, di particolari privilegi*, punto non si discosta dai principî dei più caldi favoreggiatori della libertà del commercio. Tra i quali l' illustre consigliere di Stato professor Michele Chevalier nel suo discorso tenuto nella seconda seduta sulla *libertà dei cambî* nella sala Montesquieu a Parigi il 29 dello scorso Settembre ha invocato *la libertè du commerce . . . . . . sauf quelque nécessité politique . . . . . sauf les ménagements provisoires qu' il est convenable d' accorder aux industries existentes ec.* E prima di lui nell' istessa seduta il Pari di Francia m^r. Anisson-Duperron, che vien lodato come *un des plus dignes vétérans de la cause de la liberté commerciale* aveva detto ancor più chiaramente, *la protection à la marine marchande devrait*

(1) Si veda anche il num. 17 del giornale *le strade ferrate.*

être la dernière à disparaître de notre code douanier. Ora se ciò si diceva in una seduta appositamente adunata per istabilire l'associazione per la libertà dei cambî, se si diceva dai più caldi partitanti di questa libertà, e si diceva per la marina di Francia: sarebbe egli forse un grande delitto economico invocare ed ammettere un diritto differenziale *temporaneo* nella piccola nostra marina finora oppressa appunto dalla concorrenza?

Ma se io proverò fino all'evidenza al mio encomiato oppositore, che anche su questo soggetto i suoi principî ed i miei sono perfettamente uniformi, che quegli stessi diritti differenziali che invoco, ad altro non mirano che a stabilire fra il nostro Stato e gli altri quella *reciprocità ed eguaglianza di leggi* che egli desidera e che ora NON ESISTE, e ad ottenere soltanto che la nostra marina per mancanza di queste leggi non trovisi *in peggior condizione delle altre;* io credo che egli coll'ingenuità propria dell'onest'uomo dovrà confessare di essersi ingannato. Che se oltre ciò gli proverò ancora che quegli stessi fra noi i quali egli reputa i più caldi oppositori della libertà del commercio, vanno coi loro voti al di là degli economisti francesi, si persuaderà, io penso, della antica verità, che gli uomini sovente si fan guerra per le parole, mentre se meglio s'intendessero si troverebbero d'accordo nei principî. Esso si persuade di aver dovuto combattere dei pregiudizi, e troverà invece che fra noi si professano le stesse sue massime.

Eccone la prova. Nello scorso novembre i sigg. avvocati Braga, segretario della Camera di Com-

mercio di Ancona, e Blasi segretario di quella di Civitavecchia, si adunarono più volte per comunicarsi i loro lavori, onde umiliare un *progetto commerciale-marittimo* al nostro augusto Sovrano; la gentilezza di quei signori volle ch' io prendessi parte a quei loro convegni. Non fuvvi fra loro alcuna dissonanza d' idee, come se da prima si fossero intesi, ed ecco un saggio dei comuni pensamenti nell' esordio del progetto del Blasi (si noti il nome) di cui copia ho attualmente sotto gli occhi « Se tutti i governi d' Europa, se tutte le nazioni, anzichè farsi guerra scambievole all' oggetto di richiamare a se l' affluenza e prosperità del commercio, e distruggere e diminuire l' altrui con premî e vantaggi che accordano alla propria bandiera, o con gravi balzelli che impongono alle merci importate con estere navi, *si collegassero a distruggere ogni sorta di vincoli e di premî* lasciando alla natura ed alle circostanze di agire, lo Stato pontificio non vedrebbe languire la sua marina mercantile, esclusa dal commercio di trasporto dall' estera preponderante concorrenza » Ecco quali erano i voti di questi rappresentanti, voti dei quali non si potrebbero desiderare migliori dal più esaltato difensore della libertà commerciale. Altra cosa però è il far voti, altra il condurli ad effetto, nè noi siamo al caso d' imporre altrui col nostro esempio, e non faremmo che gittarci in braccio ad una certa ruina se, mentre tutti gli Stati conservano alla loro marina i privilegi, noi volessimo bandirli dalla nostra. *Autre chose*, lo dirò colle parole del citato Anisson-Duperron, *autre chose est l' aveu d' un principe, autre chose l' opportunité, les conve-*

nances de son application aux cas divers. Comunque sia però, ciò vale almeno a dimostrare come si pensi fra noi in massima.

Il mio oppositore peraltro riguarda come inconvenienti non solo, ma come inutili i privilegi per la nostra marina. *La nostra povera marina senza fiore,* egli dice, *è sempre stata protetta dalle tariffe, eppure non ha dessa mai sbucciato i fiori tanto attesi* onde il proteggerla sarebbe accordar *privilegio ai poltroni.* Se così fosse in realtà io per il primo mi opporrei ad ogni privilegio, e riterrei il sig. Frulli per molto discreto in essersi contentato di chiamarmi *nemico della libertà delle vie marittime , predicatore del sistema esclusivo, provocatore di rappresaglie* ec. Ma invece gli proverò che la nostra marina *non è protetta,* che essa non ostante *ha pur dato dei fiori,* che finalmente non è composta di *poltroni,* ma sibbene *di uomini di mente e di cuore* da far quanto altri fanno, e più ancora, come più d' altri fecero *quando si potè fare.*

Incominciamo dalla *mancanza di protezione.* Nel mio libro sul Tevere all' articolo in cui ho trattato della nostra marina, e dei mezzi da me creduti necessari al suo sostentamento e sviluppo (pag. 378. a 392) molte verità si leggono da persuadere ognuno dell' abbaglio preso dal mio contradittore. Siccome però molte altre verità furono depennate dal mio scritto, e molti periodi in quell' articolo resi zoppi e peggio ordinati degli altri, oltre di che quel lavoro fu ultimato fin dal 1843, così stimo pregio dell' opera tornar su quella materia con documenti recenti, onde solidamente rispondere alla contraria asserzio-

ne. Torniamo pertanto al documento officiale testè citato, voglio dire allo scritto del Blasi, e vediamo quali protezioni abbia la nostra marina. Ivi leggesi « Avendo tutte le circonvicine e lontane Nazioni gravate di maggiori dazi le merci che s' importano nei loro Stati con bandiera estera, hanno intercettato e precluso l' adito alla marina pontificia di noleggiarsi pei loro scali e porti per recarvi i nostri prodotti. Quindi noi vediamo ogni giorno che per spedire le nostre lane, formaggi, droghe, legna, carbone, cereali, e simili merci sia in Napoli, sia negli Stati sardi, sia in Francia, è giuoco forza di noleggiare bastimenti di quella nazione cui voglionsi mandare: essendochè altrimenti si troverebbero colà gravate di dazi maggiori di quello che il sarebbero se venissero condotte dai bastimenti nazionali del luogo in cui si discaricano. Viceversa molte sono le derrate, le merci che dall' estero s' importano nello Stato pontificio: e poichè niun peso grava gli esteri nella importazione di esse nello Stato, questa non si effettua che coi bastimenti esteri ».

Da questo esposto pertanto vediamo, che i nostri privilegi consistono in vedere impedito pel forte dazio negli esteri paesi l'accesso ai nostri legni che vi rechino merci nostrane, e ad osservare in contracambio entrar francamente senza aggravio nei nostri porti i legni esteri carichi di estere merci; che è quanto dire, in forza delle leggi altrui ci viene impedito di esercitare il commercio di esportazione, ed in forza delle nostre quello d'importazione: specie di privilegio singolare sì, ma certamente non invidiabile! Qual rimedio a ciò? sentiamolo

dal Blasi « Se le merci che s'importano nello Stato pontificio con bandiera estera venissero gravate di un dazio maggiore, ne seguirebbe senza fallo, che come nell'importazione dei nostri prodotti sarebbe mestieri valersi di bastimenti esteri onde non sopportare dazi maggiori; così gli esteri sarebbero costretti di valersi della marina pontificia per importare nello Stato le loro merci e derrate ad evitare una maggior gravezza di dazi ».

Ecco appunto il *diritto differenziale* che io invocava. Ora dimando, si chiama questo un voler favorita a preferenza delle altre la nostra marina, o un semplice procurare che non sia oppressa? Si chiama un volerla privilegiata, ovvero un pretenderla posta a leggi eguali colle altre? E se il signor Frulli vuole che la nostra marina *sia posta a condizioni eguali egualissime in faccia agli uomini industri e laboriosi, siano essi nazionali siano esteri*, non è questo appunto il modo di conseguirlo? Egli dunque non mi ha inteso, o io non mi sono saputo spiegare; quindi noi non contrastiamo che di parole.

Del resto non d'altra protezione, che di questa uguaglianza di leggi *in ogni ramo della marina* ci è d' uopo, perchè veggasi fiorire la nostra marina. I fatti ce lo attestano, e fra gli altri uno recentissimo. Nello scorso decembre trovandosi il Regno sardo bisognoso di grani, permise per un determinato tempo che i nostri bastimenti carichi di frumento fossero assimilati a quelli di bandiera sarda. Questo bastò perchè fossero nel noleggio preferiti i legni nostri ed anche pagati più degli altri, che pu-

re per la legge di reciprocanza godevano dello stesso beneficio (1).

Ma andiamo innanzi nei privilegi della nostra marina. In nessuno, assolutamente nessuno, degli esteri paesi è permesso ad un bastimento di altro regno esercitare il piccolo cabottaggio, ossia l'interno trasporto delle merci da un porto all'altro, e questa industria è tutta riservata ai nazionali. Pel contrario fra noi si dà amplissima libertà ad ogni legno estero di caricare nei nostri porti e scaricare in un altro del nostro Stato, sottraendo così agli equipaggi dei nostri piccoli legni ciò che gli è puramente indispensabile ai bisogni della vita, per rivolgerlo a soddisfare gl'insaziabili appetiti delle marine estere. Il nostro Stato è per esse una terra promessa, e basta volgere uno sguardo alla sola Ripagrande per vedere che quasi una metà di bastimenti che vi praticano è estero, e che da loro si esercita quasi interamente il commercio più ricco. Forse mi si domanderà, perchè i nostri non prevengono gli esteri in questa industria: ma la risposta è assai evidente. Perchè un legno estero il quale abbia già ricevuto il suo nolo conveniente per portare a noi delle merci, trovandosi ozioso nel porto può senza incomodo anzi con guadagno incaricarsi

(1) Con decreto 11 novembre 1846 S. M. il Re delle due Sicilie ha diminuito il dazio di estrazione dell'olio se viene esportato *con bastimenti nazionali, o con quelli esteri che per effetto di trattati di navigazione e di commercio sono assimilati ai legni di real bandiera.* Ciò non equivale a dire, è proibito agli esteri bastimenti non compresi nei trattati di caricare olio nel Regno delle due Sicilie ?

di un trasporto per un altro porto del nostro Stato che gli resta per via, e pel contrario un legno nostro che dovesse a tale effetto espressamente partire non troverebbbe in un nolo eguale, non che il lucro, ma neppure il mezzo di sussistenza. Quindi accade che l'estero sia il più delle volte preferito al nostro (1). Egli è *giusto*, io già scrissi, *che la nostra marina lavori e guadagni il pane col sudore della sua fronte, ma non già che lo mendichi!* (pag. 387). Chi adunque invocasse quì la *legge proibitiva* a carico dei legni esteri, altro non farebbe che sforzarsi di sottrarre all' oppressione la marina nostra, e di richiamarla a quella reciprocanza di leggi che per tutto altrove s' incontra. Il nostro autore vuol l'eguaglianza, ed eguaglianza vogliamo pur noi.

Fin quì del cabottaggio e dei privilegi economici, vediamo se si stia meglio a privilegi onorifici, e per la navigazione al gran corso. Chi crederebbe che un uomo, il quale, subìti i necessarî esperimenti, vien *legalmente* giudicato degno di esser dichiarato capitano per la navigazione di gran corso, venga poi collo stesso atto ed al tempo stesso *legalmente* dichiarato inabile a dirigerla? Eppure tant' è! quest'è l'onore di cui presso noi si fregiano i capitani,

(1) Nè mi si dica che di questo minor nolo, cadendo a beneficio delle merci trasportate, risente utile lo Stato nostro, perchè ciò, oltre a non verificarsi sempre, produce poi 1. che questa economia, di cui fruisce per la maggior parte il noleggiatore spesse volte estero, è tolta al conveniente utile de' nostri bastimenti e marinari: 2. che, non potendo fare altrettanto i nostri legni in porti esteri, ci troviamo in condizioni sempre più inferiori per i viaggi di gran cabottaggio e lungo corso.

nell' accordar loro la patente. Si espone che essi hanno già lodevolmente esercitata la navigazione di lungo corso, che hanno subìto un esame, che sono stati riconosciuti idonei, e perciò promossi al grado di capitani al gran corso; ma nella medesima patente, in cui tali meritate lodi loro si attribuiscono, gli si ingiunge *l'obbligo però di prendere nell' esercizio di tale navigazione un piloto d' altura specialmente fuori dello stretto di Gibilterra*, onde faccia quello appunto che l'approvato capitano ha già fatto altre volte, ed è riconosciuto abile a fare.

Si osservi che alla navigazione stessa ne seguono inconvenienti d'intralcio per le sicurtà e di dispendio per gli armatori, perchè un piloto di *altura* preso in Gibilterra o altrove, il quale sa di esser necessario *perchè senza lui non si può proseguire il viaggio*, esige uno stipendio esorbitante, ed anche due o tre volte maggiore dell' onorario del capitano. Questo dispendio e le difficoltà per le assicurazioni formano un grande ostacolo pei noleggiatori, e li determinano a rivolgersi di preferenza a capitani esteri. E se ad onta di ciò risolvano pure d'affidare il carico ad un capitano nostro, quell' uomo per necessità dovuto assumere, conscio come è che non si può fare a meno di lui, mena a bordo una condotta altera, e tiene tutto l'equipaggio in isconvolgimento e malumore. È vero che talvolta si elude la legge col prendere a bordo un nostro marino che si esercita per divenir capitano, ma se per tal mezzo si evitano gl' inconvenienti d' indisciplina e dispendio, non si toglie però il disdoro del capitano.

Ecco adunque sotto un colpo d'occhio la somma dei nostri privilegi. Impedimento pei noli all'estero tanto per l' importazione, che per l'esportazione; gravissima e quasi insuperabile concorrenza pei trasporti nell' interno; disonore pei capitani approvati, inceppamento alla navigazione di gran corso. Se dopo ciò non ho diritto di asserire, che la marina nostra lungi dall' esser protetta, trovasi anzi per lunga inavvertenza degradata ed oppressa, mi darò volentieri per vinto.

Questo fu, ed è il nostro stato attuale; ma quanto più esso è umiliante e doloroso, tanto più ha richiamato a se l'alta sapienza del *provvidissimo nostro Sovrano*, che mirando sempre al pubblico bene, ed a quello particolare delle classi industriose, ha già stabilito di portarvi rimedio, cosicchè ci è dato aprire il cuore ad una certa speranza, che le profonde piaghe della nostra marina siano per essere dalla benefica sua mano curate (1).

Ma passiamo a vedere se la marina medesima finora così oppressa *abbia pur dato dei fiori*. Per verità se altro essa non avesse fatto che mantenersi stazionaria ad onta di tanto avvilimento; questo stesso potrebbe prodursi come argomento di costanza non lieve, e come uno sforzo notabile. La seguente tavola però potrà facilmente convincere ognuno, che essa non contenta di rimanersene qual fu, è andata anzi fra le avverse circostanze crescendo. E poichè il signor conte Petitti (2) dietro le asser-

(1) *Diario di Roma* del 6 febbraio 1847 N. 11.
(2) Opera citata pag. 510.

zioni del Serristori si dà a credere che la marina pontificia dal 1838 in poi abbia subìta *grande declinazione*; noi prendiamo da quell'epoca appunto le mosse onde mostrarne l'aumento.

STATO della marina mercantile pontificia al 1^mo^ *gennajo* 1847 *confrontato con quello del* 31 *decembre* 1837.

Bilancio	MARINA						TOTALE GENERALE		
	NEL MEDITERRANEO			NELL' ADRIATICO					
	MATERIALE			MATERIALE			MATERIALE		
	Numero dei Bastimenti	Misura in Tonnellate	Personale inscritto	Numero dei Bastimenti	Misura in Tonnellate	Personale inscritto	Numero dei Bastimenti	Misura in Tonnellate	Personale inscritto
Esistevano al 31 Decembre 1837	154	2181,33	353	1032	18322,77	6523	1186	20504,10	6876
Aumenti avvenuti dal 1. Gennajo 1838 a tutto Decembre 1846 — Assoluti	58	2756,88	365	470	10406,35	1935	528	13163,23	2300
Aumenti avvenuti dal 1. Gennajo 1838 a tutto Decembre 1846 — Relativi	3	103,94	133	124	3217,64	1947	127	3321,58	2080
TOTALE . . .	215	5042,15	851	1626	31946,76	10405	1841	36988,91	11256
Perdite avvenute dal 1 Gennajo 1838 a tutto Decembre 1846 — Assolute	25	1094,83	127	366	6423,98	963	391	7518,81	1090
Perdite avvenute dal 1 Gennajo 1838 a tutto Decembre 1846 — Relative	3	103,94	133	124	3085,57	1947	127	3189,51	2080
TOTALE . . .	28	1198,77	260	490	9509,55	2910	518	10708,32	3170
Restano al 1. Gennajo 1847	187	3843,38	591	1136	22437,21	7495	1323	26280,59	8086

N. B. *La differenza nel tonnellaggio che rilevasi fra i bastimenti venuti da altre classi e Circondarj, da quelli passati, proviene dal cambio della stazatura, avvenuto contemporaneamente al passaggio.*

Per i particolari di questo Stato si vedano le dimostrazioni alla nota D.

Or dunque se la nostra marina aveva complessivamente al principiare del 1838 legni 1186 di tonnellate 20504,10; e ad onta dei naufragati, demoliti, venduti ne conta al presente 1323 di tonnellate 26280,59 si rende manifesto che il suo stato lungi dall'esser deteriorato, si è mantenuto non solo, ma ben anche aumentato di molto, e ciò che è notabilissimo, in mezzo alle traversie; onde niuno potrà negare che essa *abbia dato dei fiori* tanto più preziosi, quanto meno sembravano da sperarsi in sì avversa stagione.

Provati così i primi due capi del nostro assunto, rimane a vedersi se la marina nostra sia realmente composta di *poltroni* e d'*inetti* come si pretende. Il quadro ora esibito diligentemente tratto dai registri officiali che si conservano nel Dicastero del Camerlengato, e scrupolosamente verificato con quelli sanitari, dimostra apertamente il contrario. Ed in appoggio inoltre di ciò opportunissima mi giunse una lettera del 9 Febbraio, del già citato gentilissimo Sig. Avv. Braga, a cui mi era diretto per avere notizie particolareggiate intorno all' Adriatico, contando sulla sua attività ed esattezza a me ben cognite. Egli adunque mi scriveva così « In quanto alla navigazione abbiamo 105 capitani bene istruiti e patentati al lungo corso; ne abbiamo 19 patentati al gran corso. Oltre il professore di nautica stipendiato dal municipio, abbiamo dei capitani in ritiro, fra i quali il signor Gioacchino Mancini, che istruiscono con molta lode la gioventù, ed hanno fatto degli ottimi allievi. I nostri capitani hanno continuamente fatto, e fanno tuttogiorno lunghissimi viaggi. Il detto sig. Mancini fin

dal 1815 davasi a percorrere le coste della Barberia, Siria, Asia Minore, Morea, Arcipelago, Mar Nero. Domenico Burattini nel 1828 intraprendeva diversi viaggi nel Brasile , Rio Janeiro , Montevideo. Negli anni successivi Gaetano Remoletti , Francesco Prebois, Giovanni Zannetti, Benedetto Giacchetti facevano altrettanto nell'America meridionale, e Tommaso Ulisse nella settentrionale, come Nuova Jorck, ed altri porti. Gli Antonucci, i Zannetti, i Pacetti, i Polzi, i De Stefani, i Pavani, i Candelari, i Buranelli, i Giacchetti, gli Ulisse portavano con successo i loro navigli nel Mar Nero, in Portogallo, Bordeaux, Canale di s. Giorgio ossia Liverpool ed altri porti vicini. Zannetti testè approdava a Bergen in Norvegia; De Stefani nel Baltico , Amsterdam, Stokolm, Dunquerke ecc. È questo lo stato della marina dell'Adriatico pontificio, e sarebbe senza meno assai migliore, se le leggi la sostenessero ». Ora questo stato sembrami provare abbastanza, che i nostri marini sono tutt'altro che inetti e scioperati.

Nel Mediterraneo son più ristrette le spedizioni, perchè questa nostra marina è quasi esclusivamente occupata del piccolo cabottaggio. Pur non ostante presenta anch' essa qualche viaggio di lungo corso , e si è veduto il capitano Cosimo Virgilio dirigersi per l'Adriatico, un altro, Ciro Pandolfi, fare ripetuti viaggi per le coste d'Africa, e i capitani Antonio e Cristoforo di Macco, Francesco Fassinari , Luigi di Lietri frequentar quelle della Spagna. Prescindendo però da ogni esempio di gran cabottaggio, egli è innegabile, che il piccolo cabottaggio sia di per se stesso bastante a mostrare in-

telligenza, attività e coraggio in chi lo esercita, poichè, come giustamente riflette il Brunet, *la navigation des côtes offre bien de difficultés et bien de perils; aussi est-elle pour les matelots la meilleure des écoles* (1). E ciò a più forte ragione ancora dee dirsi del nostro littorale, poichè la spiaggia nostra e la foce di Fiumicino, ove questo cabottaggio generalmente si esercita, sono luoghi (nello stato presente delle cose) temuti dai più esperti e coraggiosi navigatori, ed a dovizia potrei citare esempi di atti di coraggio e di destrezza che giornalmente ci fornisce la nostra marinerìa se sott' occhio avessi i respettivi giornali di navigazione. Ma in difetto di ciò, e per provare quale profitto si possa trarre da questi nostri uomini, darò qui un breve sunto di quattro spedizioni che nel mio piccolo ho avuto l'onore di dirigere con tali equipaggi.

La prima nel 1833 da Ripagrande a Rio Janeiro. Il luogo di partenza già da per se abbastanza qualifica la mole e la costruzione del legno. Nè convenne allora proporre l' acquisto d' un più comodo ed adatto bastimento per dare principio ad una lunga navigazione ed aprire un commercio diretto con quella ricca contrada dell' America meridionale. Eppure il coraggio dei nostri marinai fece sì, che non dovessi stentare ad equipaggiare il piccolo *Oker s. Carlo*, il quale forse non facilmente presso altri Stati per la sua forma e piccolezza avrebbe trovato equipaggio per un viaggio sì lungo.

Questo coraggio si sostenne sempre durante la

(1) *Progrès de la navigation commerciale d' Angleterre ec.* Bordeaux 1846, pag. 6.

rotta e fra tante prove palpabili ne ebbi una sì luminosa che non posso tacerla. Non più lungi di 450 miglia a ponente dallo stretto di Gibilterra poco dopo la mezza notte un turbine di vento ci schiantò l' albero di maestra ad un' altezza non maggiore di tre metri. Non potrei ridire l' assistenza che io ebbi dall' equipaggio in quella notte in cui sembravano tutti gli elementi congiurati a mandare a vuoto la prima spedizione romana in America, nè è facile riferire l' attività, l' intelligenza, la fermezza con cui tutte le necessarie manovre furono da questo equipaggio eseguite. Il nostro stato era dei più deplorabili. Piccolo legno di costruzione fluviale piuttosto che marittima, spogliato dell' albero di maestra, e senza mezzi di sostituirne altro, e danneggiato negli altri armamenti come in tali circostanze suole accadere. Sembrava che tutti ad una voce avesser dovuto richiedere di appoggiare al porto più prossimo; ma il farlo, oltre che avrebbe importato grandi spese agli armatori, ci esponeva ad evidente rischio che le autorità riconoscendo il legno inabile a navigare (come difatto accadde dipoi a Rio Janeiro) c' impedissero di proseguire il viaggio e restasse così sul principio del medesimo compromesso l' onore nazionale e l' interesse degli armatori.

Fortunatamente non avevamo a bordo il piloto di altura, di cui sopra ho parlato, perchè altrimenti di buona o mala voglia si sarebbe dovuto prender porto. Ond' io profittando della libertà che ci lasciava l' assenza di esso, volli tentare il coraggio dei nostri. A tenore adunque delle leggi marittime, le quali nei casi di qualche risoluzione essenziale, che possa al-

terare l' ordinario andamento del viaggio, esigono che i capitani chiamino a consiglio i principali dell'equipaggio onde risolvere sull' emergente, chiamai a me *tutti* i miei otto compagni, e dopo avere esposti gl'inconvenienti che s'incontrerebbero prendendo terra, ed i miei pensamenti, ebbi la soddisfazione di trovare in essi un' unanime voto per proseguire il camino.

Si continuò pertanto il viaggio col solo albero restato in piedi e mal concio, si filarono in tal guisa meglio di seimila miglia, e dopo 61. giorni di navigazione si approdò felicemente in Rio Janeiro ove eravamo diretti, senza aver toccato altro porto, e senza aver potuto accettare i generosi soccorsi che ci vennero ad offrire i bastimenti che s' incontrarono, perchè quello che a noi bisognava era troppo ad essi necessario.

La seconda spedizione 1839 fu quella del trasporto da Venezia a Roma di due Obeliscbi di granito che la pietà filiale e la munificenza del principie D. Alessandro Torlonia, fece estrarre dalle cave di Baveno per inalzarli nella sua villa fuori della porta Nomentana a memoria degli illustri suoi genitori. Anche in questo viaggio fu d' uopo prendere un legno adatto ad entrare coll' intero carico de' monoliti nella bocca di Fiumicino e risalire il Tevere fino a Roma. Quindi il bastimento ossia Trabacolo il *Fortunato* non potè essere maggiore di 66. tonnellate quanto precisamente pesavano gli Obeliscbi, onde il bastimento per un tal viaggio era sopracaricato, cioè non era *salvo d' alleggio*. E questa difficoltà fu appunto quella che maggior lode e ammi-

razione meritò all' equipaggio. Mentre lungo il tragitto, e specialmente nella procella che il 13. Settembre battè il piccolo legno e lo sospinse a rifuggirsi a Durazzo, e nell' altra del 17, che scavezzato il pennone superiore del trinchetto, messa a grave pericolo l'alberatura tutta, poco men che non lo sommerse con un gran colpo di mare toccato a prua, non ebbe mai il prezioso vantaggio di alleggerire, e ciò non ostante mai non smentì il suo coraggio. Nè minori prove diede in questo viaggio della sua intelligenza, poichè contro l' opinione generale, e dirò anche governativa, non solo condusse a salvamanto il bastimento col suo immobile carico fino a Roma, ma risalì il fiume dentro la città da gran tempo non più navigato, ed entrando dentro il Teverone, tirò a terra il bastimento, e facendolo viaggiare per prati e per strade lo condusse fin dentro la villa, cioè al posto ove dovevano essere inalzati gli Obelischi (1).

La terza spedizione fu quella di Egitto nel 1840-41 per ricevere il prezioso dono di 4 colonne e 13 massi di alabastro fatto da quel Vicerè Mehmet Aly per decorare la rinascente basilica Ostiense.

Anche questa fu composta da legni non più grandi de' già descritti. La *Fedeltà* era addetta ai viaggi da Civitavecchia a Roma, ed il s. *Pietro* ed il s. *Paolo* esercitavano la pesca, essi come già il *Fortunato* dovevano essere sopracaricati da massi irremovibili lungo il viaggio, quindi anche essi da non potersi alleggerire. Non pertanto questi legni come quelli furono equipaggiati dai nostri uomini.

(1) *Sugli Obelischi Torlonia nella villa Nomentana.* Ragionamento storico-critico di Francesco Gasparone. Roma 1842.

Non starò a dire come essi furono i primi ad andare con un legno europeo fino alla prima cataratta del Nilo cioè 825 miglia lungo quel fiume, nè gli studi fatti in quella classica terra, nè tutte le altre rimarchevoli circostanze che accompagnarono quella spedizione; solo mi fermerò un istante al momento dell'imbarco delle dette colonne effettuatosi presso la foce di Rosetta.

La generosità del Vicerè aveva messi a nostra disposizione ottanta arabi per servire ai lavori di forza nell' imbarco di detti massi. Infierendo però in quel momento, e mietendo spesse vittime la peste, credemmo savio consiglio non comunicare con veruno del paese. Accampati perciò e trincerati in un luogo deserto, risolvemmo di fare ogni manovra da noi stessi. La spedizione non poteva disporre fra ufficiali e marinari che di 24. persone atte al lavoro quindi indistintamente bisognò lavorare di cuore, e trovare nella meccanica il rimanente di forza che abbisognava per sospendere i grandi massi, fra i quali ve n' erano di quelli che pesavano meglio pi 63. mila libre.

Mentre si era in questo penoso lavoro, la peste non rispettando le nostre trincere, le nostre sentinelle, i nostri ufficiali sanitarî, si dichiarò fra noi, ed in trentaquattro ore ci tolse di vita il medico della spedizione con carattere petecchiale, attaccò con diversi caratteri altri tre, dei quali chi prima, e chi dopo in pochi giorni dovè soccombere. In questo frangente in cui ognuno doveva per se temere il fine funesto dei già estinti compagni, non si sospese affatto il lavoro; la tranquillità si conservò su tutti i volti,

e l'ordine più esatto regnò in ogni azione come se nulla accadesse ! ! L' eroismo mostrato in quest' incontro da ogni individuo che componeva quella spedizione, non sarà mai da me nè da altri bastevolmente lodato (1).

La quarta spedizione finalmente è quella del trasporto di tre piroscafi del nostro governo dal Tamigi al Tevere eseguita nel 1842. Questa non presenta nulla relativamente al coraggio. Imperocchè in essa l'equipaggio venne imbarcato a Civitavecchia sopra un comodo bastimento a vapore francese, e per lo stretto di Gibilterra condotto a Londra. Da questa capitale ripartì coi suddetti tre piroscafi, e disceso il Tamigi, traversò la Manica e percorse l'interno della Francia, cioè la maggior parte della Senna, tutto il canale di Loing, quello di Briare, passò la Loira, e tutto il canale laterale alla medesima, quello del Centro, gran parte della Senna e del Rodano, ed uscì in fine nel Mediterraneo (2).

Ma se in questà occasione non ebbe luogo a svilupparsi il coraggio, vi fu d' uopo però di molta industria, imperocchè la strada da noi prescelta non era

(1) *Album* numeri 2, 18, 25, del 1841, e num. 2 e 3 del 1842. *Notizie del giorno* N. 36 dei 9 Settembre 1841 Roma. *Annales maritimes et coloniales* ec. Paris imprimerie Royale, numero di Aprile 1843.

Gli equipaggi di questa spedizione erano composti parte della marina militare e parte di quella di commercio; ma tanto questi che i primi partono generalmente dall' utilissima fonte della marina mercantile. *Le commerce seul crée des matelots éprouvés, et sans matelots il n' y a point de flottes.*

(2) *Diario di Roma* dei 27 Agosto 1842 N. 68. *Annales maritimes et coloniales* ec. Paris num. di Aprile 1843.

ancora stata così per esteso da altri percorsa, e la scarsezza di acqua incontrata nell' alta Senna e nella Senna furono ostacoli difficili a sormontarsi, cosicchè gli annali marittimi francesi giudicarono un tal tragitto degno di essere menzionato nei loro fogli.

Dalla breve storia di questi fatti sembrami manifesto, che, se a giorni nostri non spiegossi la pontificia bandiera ai venti su magnifiche navi; i piccoli bastimenti che han solcato i mari, e non ostante la tenue lor mole, ed il misero loro armamento han condotto a prospero termine difficili spedizioni, ci somministrino una convincentissima prova pel giudizio che dobbiamo portare dell'*attività*, del *coraggio* dell' *idoneità* degli uomini formanti la nostra marina, e di ciò che può attendersene quando si porga loro occasione di adoperarsi a qualche intrapresa.

E a tanto cuore, a tanta volontà, a tanta intelligenza che sa sviluppare in mezzo all' avvilimento in cui la marina nostra si giace, che produce dei *fiori* e dei *frutti* mentre trovasi da ogni parte aduggiata vorrà il sig. Frulli negare quella protezione e quei privilegi che da per tutto si accordano, quella protezione e quei privilegi che per essere appunto sì generali non son più privilegi, ma altrettante leggi di reciprocanza?

Ciò sarebbe non un proclamare l'uguaglianza di legge per tutte le marine, ma un invocare l'oppressione per la nostra; sarebbe un voler interamente abbattuta, ridotta all' estrema indigenza la parte più laboriosa ed utile di un popolo; sarebbe un voler privato uno Stato del suo più saldo soste-

gno, che tale è la marina, ed appunto perchè tale merita le cure più assidue, e i più speciali favori. Lo senta egli di grazia da un *non marinaio*, da un *uomo non sospetto*, da un caldo partitante della libertà del commercio. Scrive il già citato Chevalier « Une nation adonée à la mer acquiert dans ses luttes contre cet élément une trempe d'âme supérieure. Le courage s' y exerce et s' y développe. Ce que la Bible a dit pour le temps du chaos est peut-être tout aussi vrai depuis la création de l' homme et des sociétés: *L'esprit du Seigneur est au-dessus des eaux*. Répétons enfin qu' une nation qui renonce a cet héroïque exercice se crée par cela même une cause d' inférioritè accablante. Mais aussi dissons-nous bien qu' une oeuvre pareille ne s' improvise pas, qu' il faut beaucoup de temps, des efforts non-seulement intelligents, mais soutenus, beaucoup de cet esprit de suite. Recherchons les éléments de la grandeur maritime là où ils sont, là seulement oú on peut les rencontrer, c'est-a-dire dans *l'abondance du fret et dans* le nombre et *la qualitè des matelots*. Cherchons donc à multiplier le fret, à fortifier et à instruire le personnel de nos équipages. Hors de là tout est *chimérique*; hors de là *point de salut* ». E quale modo consiglia questo celebre economista per moltiplicare i noli? « il faut en procurer à notre marine marchande, même par quelques *moyens artificiels* ». E per fortificare ed istruire i marinari quai mezzi esso suggerisce? « Il faut prendre dès le berceau, pour ainsi dire, les matelots, les suivre par des *encouragements, des soins, des bonnes leçons et une assistance infatigable tout le long de leur car-*

rière (1)». Vegga adunque il mio oppositore che gli stessi economisti più zelanti della libertà commerciale, allorchè trattasi di cosa di tanta importanza quanto è la marina, non isdegnano d'insegnare che debbasi con cure tutte particolari ed assidue coltivarla, proteggerla, incoraggiarla; ed anche con *mezzi artificiali*, quali sono appunto i privilegi, arricchirla di abbondevoli noli; onde è appunto che il sopra allegato Anisson-Deperron proclamò « que la *protection à la marine manchande devrait être la derniere a disparaitre de notre code douadier* (2)».

(1) Appel au Gouvernement et aux Chambres sur notre marine marchande, par M. de Fonmartin de l'Espinasse. Article de M. Michel Chevalier, Annales maritimes et coloniales. N. 9 di Septembre 1846. Sciences et arts pag. 527 e seguente. Sull' utilità della marina si osserva ancora che *La mer couvre les trois quarts de la surface du globe, a dit un publiciste des bords du Rhin, et le peuple qui ne navigue point, est privé des trois quarts de son developpement. Cet aveu naïf, arraché à un enfant d' une nation toute continentale, est le oride la vérité.* (Berteaut, Marseille et ses intérêts nationaux qui se rattachent à son port. Paris 1845. Tom. 2. pag. 157).

(2) Gran differenza avvi certamente fra la marina francese e la nostra, eppure quantunque le leggi francesi a quella marina esclusivamente riservino il movimento commerciale colle colonie francesi, co' suoi scali nelle Indie, quello della gran pesca, e quello del piccolo cabottaggio, le quali cose tutte (come ci avverte Berteaut op. cit. tom. 2. pag. 161), *sont exclusivement réservées au pavillon francais*; ciò non ostante il citato Anisson-Duperron, dopo le parole quì sopra recate continua a dire che i privilegi della francese marina *étaient déjà bien restreints par les traités de réciprocité*. Ora se questo autore riconosce che la reciprocanza di leggi accordata agli esteri toglie già molto di per se stessa ad una marina posta in concorrenza con altre più poderose, noi cui finora non è tal beneficio

Uno dei membri non meno ragguardevole de' citati per la *libertà dei cambî* il signor Bastiat prendendo a confutare in un suo scritto (1) gli oppositori diceva « Nos adversaires dans la discussion ont sur nous un avantage signalé. Ils peuvent en quelques mots exposer une vérité incomplète, et pour montrer qu' elle est *incomplète* il nous faut de longues et arides dissertations ». Questo appunto è accaduto a me. Mi si sono opposte concisamente delle imperfette verità, e per rettificare quelle idee colle quali in fondo mi trovava d'accordo, ho dovuto necessariamente esser prolisso. Difatti parlando della parte tecnologica dei miei scritti che riguardava il Tevere, il signor Frulli non ammetteva che si dessero a Roma quattro porti, e siccome non l' aveva ammesso neppure io, ho dovuto mostrargli che un solo porto propriamente detto rimaneva a Roma ed allo Stato sul Mediterraneo, e che il porto-canale di Fiumicino e Ripagrande erano una sola cosa. Egli opinava che grandi difficoltà si opponessero al bonifico dell'alveo del Tevere, e supponendole inerenti alla natura del fiume, le giudicava insuperabili, ed asseriva, essere state sempre tali sperimentate ad onta delle vistose somme impiegatevi. Eravam d'ac-

accordato avremo sempre d' uopo, dopo averlo ottenuto, di tutta l' attività, l' industria, e gli sforzi dei nostri marinari perchè non restiamo sopraffatti dalle più fiorenti marine. È un fatto incontrastabile che *il n' existe de réciprocité réelle que là où se rencontre une égalité absolue de forces et de positions*. (Reybaud. *De notre marine militaire et marchande.* Journal des économistes ec. Paris 1846 pag. 144).

(1) *Sophismes économiques.* Paris 1846.

cordo, sulle difficoltà con qualche modificazione, ma era d'uopo rettificare il rimanente dell'opinione e provare che non dalla natura del fiume, ma dall'averlo trascurato sempre, e non avervi mai impiegato le somme occorrenti, procedevano le difficoltà, le quali perciò erano removibili, ed al fiume poteva restituirsi la prisca navigazione.

Passando dipoi alla parte economica il mio oppositore, che giustamente difende i grandi stradali, me ne supponeva nemico, mentre io invece me ne era mostrato promotore e coi fatti e coi detti. Mi stimava egli parziale del bene individuale dello Stato nostro a preferenza del bene generale, perchè io difendeva la linea nostra dalla livornese; ed io gli ho mostrato che il solo studio a lui gradito del *bene universale* mi ha mosso a sostenere Civitavecchia pei vantaggi che al *general commercio* presenta; e che non vile invidia alla prosperità di Livorno, ma il zelo di tutelare la linea *più utile* da una concorrenza *per ora* fatale, mi ha obbligato a sostenere le verità sopra accennate.

Quanto alle tariffe, desiderando il signor Frulli eguaglianza nelle leggi marittime, tacciavami di protettore dei sistemi esclusivi, che stimava finora adoperati in vano ed inoltre inutili per la nostra marina, la quale, come egli si persuadeva, quantunque protetta, non aveva mai fiorito, perchè composta di poltroni. Ed io, rettificando gli abbagli ho mostrato che non godiamo di verun privilegio, ho difeso l'onor nostro italiano, ho mostrato la nostra marina composta di uomini intelligenti, coraggiosi laboriosi, che han saputo dare fiori e frutti benchè non sola-

mente non protetti, ma anche avviliti, e gli ho provato che i privilegi da me invocati sono quegli stessi che gli economisti protettori della libertà di commercio ammettono ed invocano per la marina del proprio paese, ed i quali, siccome dapertutto ricevuti, altro in fondo non presentano che quella vera *reciprocanza ed eguaglianza di leggi* che il chiaro signor Frulli desidererebbe. In tanta coincidenza di pensamenti adunque ho ragione di persuadermi, che egli non sia per consigliarmi in avvenire a ripudiare i *miei principî economici*, che, come egli asseriva, *mal si confanno all'odierno progresso.*

Roma 16 Febbraro 1847.

A. Cialdi.

NOTE

(A) Potrebbe forse sembrare arditezza l'opporsi alla pubblica opinione, massimamente se questa voce *opinione pubblica* si prenda in quel senso in cui l'annuncia un articolo portante il nome dell'illustre sig. march. L. Potenziani ove leggesi: « L'opinione pubblica si è pronunciata in proposito con quella prontezza ed unanimità che caratterizzano le verità che sono sanzionate dall'universale consenso del popolo, *vox populi vox Dei* ». (La Locomotiva. N. 3) « Cependant, io soggiungerò colle parole di un grand'oratore, « cependant, il n' est pas impossible que la minorité ait raison: on a vu la verité soutenue par le petit nombre, et même un homme rester seul debout. *Il s'agit de savoire de quel côté est la verité, et non de quel côté est le nombre* » (Cobden et la ligue ecc. par F. Bastiat. Paris 1845 pag. 343). E siccome nel caso nostro non ognuno del pubblico è capace di

giudicare delle cose marittime, e non è che il minor numero delle persone, il quale sia a portata di darne un giusto sentimento; così dovendo restringersi ai soli pratici della località e del soggetto quel *pubblico* che fa d'uopo ascoltare, non farà meraviglia che io abbia parlato a senso di questo *pubblico* piuttosto che d'altri. Ed ecco i voti di esso come trovansi espressi.

» Noi sottoscritti Pescatori, Padroni e Capitani di bastimenti pratici del paragio del Capo d'Anzio dichiariamo, che in continuazione di quel Capo si avanza in mare sott' acqua una platea di *fortiere* sino alla distanza di oltre un miglio. Da questo punto in poi il fondo aumenta tutto d'un tratto.

» Una tale disposizione di fondale è causa che nelle mareggiate, quantunque non fortissime, le onde provenienti dall' alto mare con i venti di fuori incontrando questa specie di scalinone s'innalzano instantaneamente in guisa da perdere il loro equilibrio e cadere frangendosi.

» A questo grave inconveniente vi si aggiunge l'altro, che le dette onde così sconvolte proseguendo il loro viaggio verso il lido sono nuovamente frante, spartite, e riversate dalla *risacca* prodotta dalle onde antecedenti, le quali avendo urtato il Capo che sporge in fuori e nei ruderi del porto Neroniano, tornano indietro.

» Che sia così ce lo prova il vedere che a levante ed a ponente il detto Capo, ove il mare può correre, cioè ove le spiaggie sono sottili, la citata *risacca* non ha luogo, quindi il ripetuto sconvolgimento è molto minore.

» Di fatti tutte quelle paranze da pesca, o altri bastimenti che vogliono rifugiarsi nel porto Innocenziano, debbono allargarsi più che possono da quello Neroniano onde non trovarsi fra quegli dannosissimi urti di mare.

» Da questi fatti principali e da altri secondari che pure esistono, fra i quali una sensibile corrente, risulta che *quante volte si ricostruisse il porto Neroniano, i bastimenti di qualunque portata preferiranno sempre nei tempi di mare agitato di stare alla vela, o cercare altrove un ricovero, piuttosto che fra i frangenti ed un mare estremamente sconvolto venire a cercare il porto Neroniano. Essi preferirebbero sempre il porto Innocenziano se fosse profondo.*

PADRONI DI PARANZELLE DA PESCA		PADRONI DI LEGNI MERCANTILI	
Antonio Garofali	Napolitano	Michele Morgera	Napolitano
Gennaro Gentili	»	Nicola Vinc. Masiello	»
Salvatore Spina	»	Antonio Borelli	»
Nicola Ascione	»	Tommaso Catanzano	»
Domenico del Gatto	»	Giuseppe Jacono	»
Salvatore Frullio	»	Carlo Regine	»
Vzo. Fusco di Crescenzo	»	Gaetano Ramberi	»
Michele Gentili	»	Antonio Razzetta	»
Antonio Gentili	»	Francesco di Janni	Romano
Raffaele Malinconico	Romano	Andrea Jannitti	»
Vincenzo Fusco	»	Michele Ang. Di Falco	»
Aniello Vitiello	»	Nicola Scotto	»
Salvatore Pernice	»	Domenico Peris	»
Gaspare Rusco	»	Agostino Bonamano	»
Matteo Peris	»	Marselio Razzetta	»
Lorenzo Speranza	»	Giuseppe Torri	»
Bartolomeo Pernice	»	Tommaso di Janna	»
Giovanni Pernice	»	Pietro Catarini	»
Crescenzo Fusco	»	Giuseppe Feoli	»
Andrea Curci	»		
Pasquale di Giovanni	»		
Michele Scotto	»		

CAPITANI DE' BASTIMENTI MERCANTILI

Giuseppe di Janni	Romano	Eleuterio Ferraro	Napolitano
Antonio di Macco	»	Nicola Valenti	»
Giuseppe Paolini	»	Vincenzo Lisabella	»
Matteo Padovani	»	Vincenzo Jacono	»
Luigi di Lietri	»	Domenico Lapi	Toscano
Angelo Molinari	»	Tommaso di Macco	Romano
Giuseppe Sacco	»	Francesco Cardone	»
Gaetano di Macco	»	Giacomo Gazzi	»
Ubaldo Ferri	»	Cristofaro di Macco	»
Giacomo Modena	»	Ciro Pandolfo	»
Antonio Catalani	»		

Dopo un tal sentimento dei pratici ci sarà dunque lecito contro quel *pubblico* che ci si obbietta conchiudere colle parole del Sismondi « Chi ignora che quando una quistione è tanto o quanto

oscura, la più parte degli uomini non hanno in risguardo alla stessa altra volontà che quella che fu loro suggerita, cosicchè le migliaia di voci rappresentano spesso un solo suffragio, e le migliaia di persone un solo individuo che sceglie egli stesso e fa scegliere gli altri? (*Studi intorno alle scienze sociali.* Capologo 1839, p. 47.)

(Per chi amasse vedere l'originale del riferito documento si è esso stragiudizialmente e senza formalità, depositato presso il Proto-Notaro Capitolino Sig. Mario Damiani nel di lui Officio posto in Via della Pedacchia Num. 84.)

(B) Un recentissimo articolo di N. 1 e 3. della *Locomotiva* in dirette opposizioni con quanto io asserisco sul porto di Civitavecchia, il quale mi vien sottocchio fregiato dell' illustre nome del sig. marchese Potenziani, mi obbliga qui mio malgrado ad una lunga nota, sì perchè il mio silenzio potrebbe indurre il sospetto dello essere state quelle mie osservazioni avanzate per azzardo e senza alcun fondamento, sì ancora, e molto più, perchè il solo nome del sullodato sig. marchese sarebbe di per se stesso sufficiente a far cadere molti altri nel medesimo errore. Per buona sorte peraltro le cospicue qualità, le estese cognizioni, la perizia commerciale di questo illustre personaggio, a cui io mi professo devotissimo, mettono abbastanza al coperto la sua riputazione dalle osservazioni che io son per fare su quello scritto, nel quale se ha potuto egli esser sorpreso prestando il nome, non poteva sicuramente convenire, io ne son certo, se lo avesse letto. E che non possa a lui attribuirsi l'articolo che trovasi sotto il suo nome stampato, nella *Locomotiva*, lo mostrano 1. la contradizione dei principii che in questo dotto e prudente personaggio non può supporsi; 2. la falsa idea che lo scrittore ha dei porti di Civitavecchia Livorno e Napoli, colla quale mostra che gli sono incogniti; 3. gli abbagli presi riguardo al modo dei trasporti, il che sarebbe affatto ridicolo addebitare al prefato sig. marchese. Quindi è che, mentre le mie osservazioni col far notare in quello scritto

errori palpabili, i quali in niun modo possono credersi pubblicati da un tant' uomo, andranno a vendicare la riputazione del prefato marchese Potenziani contro lo scrittore a me incognito che ha abusato del suo nome, mi giova sperare che incontreranno la sua valevole approvazione.

E quanto alle contradizioni, trovansi nel N. 5 del *Contemporaneo* (30 gennaio 1847), contro l' opinione del Petitti e di tutta la schiera degli scrittori delle strade ferrate italiane, interamente escluse dal sullodato signor marchese le belle speranze che ci sorridevano per la congiunzione dei due mari « Se noi, così ivi si legge, se noi vogliamo proporre al pubblico la vera convenienza della strada ferrata fra il Mediterraneo e l'Adriatico e persuadere ai capitalisti la vera loro utilità nel conseguirla, dobbiamo rinunciare alle *speranze chimeriche del sognato transito da un mare all' altro* e fondarsi sul movimento che può ottenersi *per la via di terra* ».

Pel contrario poi nei N. 1 e 3 del 21 gennaio e 4 febbraio della *Locomotiva* si è veduto stampato collo stesso nome « che fra tutte le strade ferrate italiane *la più importante sarà quella* che attraversando dal Mediterraneo all'Adriatico le parti centrali della nostra penisola faciliterà al commercio di tutte le nazioni la *comunicazione fra questi due mari* ». E mentre nel Contemporaneo, *chimeriche* dicevansi le *speranze del sognato transito da un mare all' altro* nella Locomotiva si prevede sì vasto il commercio da prodursi dalla indicata unione, che si giudica perciò necessario ricostruire il vasto porto Neroniano « perchè il Traiano in Civitavecchia non può mai divenire un porto d' importanza da alimentare il *grande commercio* che si ha in mira promuovere e facilitare colla linea ferrata dal *Mediterraneo all' Adriatico* e viceversa ». Ora chi potrà mai supporre che queste due idee sì opposte siano della medesima persona, e che una contradizione sì patente, abbia ad attribuirsi al marchese Lodovico Potenziani ?

Si legge inoltre nella *Locomotiva* che « Traiano, nel costruire il *microscopico* porto di Civitavacchia non ebbe altro in mira che una navigazione di *solazzo* ». Sarebbe forse meno strana questa idea se si attribuisse a Nerone, ad Elagabalo o ad al-

tro di tali pazzi imperatori; ma l'appropriarla ad un Traiano, esce fuori dei limiti della credibilità. Che poi realmente Traiano a tutt' altro mirasse, e che si proponesse il vantaggio dei naviganti e l' apprestar loro un sicuro rifugio in una spiaggia che mancava di porti, ce lo attesta Caio Plinio che vedeva sorgere quel porto, il quale nel libro 6 delle sue lettere nella trentunesima scrive a Corneliano « Habebit hic portus etiam nomen auctoris, eritque vel *maxime salutaris*. Nam per longissimum spatium littus importuosum hoc receptaculo utetur ». Nè è presumibile che Traiano proponendosi di apprestare un rifugio ai naviganti in una spiaggia per lungo tratto priva di porti immaginasse di fare con tanta spesa un porto *microscopico*: e d'altronde io in un recente mio scritto aveva dimostrato che il porto di Civitavecchia è 38638 metri quadrati più ampio dello spazio galleggiabile del porto di Livorno, il quale niuno mai ha chiamato *microscopico*, ed è certo pure che esso è più grande del porto di Napoli di metri quadrati 40299 che nessuno ha detto nè dirà mai *microscopico*. (*) Ed il signor Benedetto Blasi nel N. 46 dell'Album del 9 gennaro diede la nota dei legni ancorati il 9 decembre in quel porto, desunta dai registri sanitari, ove si leggeva, che simultaneamente ivi trovavansi ormeggiati in una sola andana o fila, un legno *di 1200 tonnellate carico*, tre Vapori di 700, 680 e 550 tonnellate, tre bastimenti di oltre 200, quattro di oltre 150, due di oltre 100 e circa altri duecento legni di minor grandezza, per disporre i quali in una sola fila in un porto *microscopico* vi ha voluto certo una bella abilità. È egli adunque possibile che il dotto signor marchese Potenziani, così versato nella storia e letteratura, e perfettamente al corrente di quanto scrivesi alla giornata, abbia ignorato tutto ciò? Non si può adunque senza fargli un sommo torto attribuirgli tali strafalcioni.

(*) La superficie totale del porto di Napoli in m. q. 89500 è dedotta dalla pianta idrografica annessa alle *nuove osservazioni sopra i pregi architettonici* ec. dell'Ispettor generale sig. Giuliano De Fazio, Napoli 1832, confrontata con la pianta del golfo di Napoli rilevata dalla reale marina nel 1830, ed altre carte.

Ma vi è ancora di peggio, lo scrittore deduce l'inferiorità di Civitavecchia a Livorno in floridezza di commercio dalla « *infelicità della posizione topografica di cui la natura gli è stata ingrata, e dai difetti del suo malsicuro e ristretto porto* ». Quanto alla posizione topografica, sembra che lo scrittore ignori che il porto di Civitavecchia sia nel mezzo dell'Italia, e quanto alla sicurezza del porto, fa duopo non averlo mai veduto per asserire che esso sia malsicuro. Certo si è che già fin dal quinto secolo dell'era nostra il poeta Claudio Rutilio Numaziano Gallo nel suo itinerario lib. 1 verso 243, 244 cantò, che le onde tranquille di quel porto ignoravano l'instabilità dei venti: *Interior medias sinus invitatus in aedes Instabilem fixis aera nescit aquis.* E per lasciare i poeti e venire ad autorità più competenti e dei giorni nostri basta prendere in mano i dizionarî di commercio marittimo, ed i portolani; quei libri cioè che son di scorta a tutti i navigatori e commercianti, per vedere cosa abbia a pensarsi delle qualità e della sicurezza di questo porto. Si consulti il *Dictionnaire universel de la géographie commerçante* ec. di J. Peuchet. Paris tom. 3 an VIII pag. 422 e seg. il *Dictionnaire universel du commerce* ec. pubblicato sous la direction de M. Mombrion, Paris tom. 1. 1838, pag. 490; il *Nouveau portulan de la Méditerranée, ou guide complet du Pilote* ec. par M. le compte Magloire de Flotte d'Argenson *lieutenent des vaisseaux du Roi* ec. Toulon 1829 tom. 2 pag. 274 e seg. e per finirla, il *Manuel du Pilote de la Méditerranée* par M. L. S. Baudin *officier supérieur de la marine* ec. Toulon 1840 2 edition pag. 335 e vi si leggerà « *Civitavecchia ville maritime d' Itali avec un bon et joli port. La situation de cette ville est fort avantageuse: son port est au milieu de l' Italie. Il a deux entrées et un beau bassin, le fond est presque par tout de sable et vase. Il peut recevoir les plus gros navirs marchands et des frégates: le port est d'une grande ressource sur cette côte sans abri, et sa reconnaissance est facile. Pour y entrer il n'y a d'autre précaution à prendre que d'écarter raisonnablement les pointes des moles. On est à l' abri de tous les vents dans le port: en y entrant dans les coups de vent de SO. et O. SO.* (che

sono la traversia della nostra costa) *il ne faut pas craindre de conserver de la voile; mais il faut être lest a' s'en défaire.* (*)

Bisogna dunque non conoscere nè per notizia geografica, nè per notizia marittima, nè per propria vista od esperienza il porto di Civitavecchia, per asserire che esso sia mal posto topograficamente e mal sicuro, e che Livorno abbia di preferenza queste due qualità.

Presentasi inoltre un abbaglio che io chiamo ridicolo. Chi non sa che se dall' Inghilterra, per esempio, parta un bastimento carico di 300 tonnellate di merci, delle quali 250 siano dirette a Marsiglia, e 50 a Livorno, questo bastimento anderà a prender porto a Marsiglia piuttosto che a Livorno, e per Livorno noleggerà un altro piccolo bastimento che vi trasporti le 50 tonnellate colà dirette? Chi da questo fatto arguisse che a Livorno non possa approdare un legno di 300 tonnellate, non si farebbe egli deridere? E ciò appunto ha fatto lo scrittore dell' articolo, il quale, avendo forse udito che talvolta con piccoli bastimenti si andavano a trarre da Napoli o da Livorno merci arrecate da esteri bastimenti per Civitavecchia, ne ha dedotta l' incapacità e la cattiva costituzione di questo porto scrivendo « *per questa ragione è di fatto* che il commercio romano e civitavecchiese *è obbligato*, quando tira li generi dall' estero a noleggiare li bastimenti per Napoli o per Livorno, e da questi due porti *è costretto a far venire le merci colli piccoli bastimenti mediante il cabottaggio* ec. » Quanto sorprendente sia questo errore lo mostrano abbastanza, le parole dei manuali testè citati, che questo porto cioè *peut recevoir les plus gros navires marchands*; il fatto costante; quello citato dei 9 Dicembre ove si trova ancorato in quel porto fra molti legni di grossa portata, *un bastimento di* 1200 *tonnellate carico*, e finalmente *la molto maggior grandezza, sicurezza e profondità* del nostro porto al confronto di quello di *Livorno e Napoli* che si dicono idrograficamente preferibili. (Di Livorno mi sembra di aver detto abbastanza, e chi amasse conoscere

(*) Con molta facilità si potrebbe togliere questo bisogno, allargando alquanto la bocca della Darsena, e permettendo al bastimento, che entra con tali fortunali, di corrervi dentro.

le *frequenti funestissime tragedie* del disgraziato porto di Napoli legga il citato De Fazio pag. 99. e seg.) Chi ardirà dunque attribuire all'encomiato sig. Potenziani un abbaglio tanto puerile?

Non starò a seguire molte altre idee meritevoli di confutazione in quegli articoli, perchè questa nota già troppo lunga non mi permette di farlo. Ho voluto però toccare gli errori più madornali per prevenire il pubblico contro l'influenza che potrebbe esercitar su lui la chiarezza e l'autorità di un nome di cui per sorpresa o per altra trista combinazione vedesi fregiato quello scritto, e per purgare il signor marchese Potenziani dalla taccia di errori, che in lui non possono cadere, nè debbono in alcun modo supporsi.

(C) Aveva io argomentato così in questo articolo già da me disteso, allorchè mi è giunto il N. 25 del giornale le strade ferrate, ed il N. 2 della *Locomotiva* in cui sembrami che il *Petitti* si mostri ben lontano dal riconoscere in Civitavecchia una preponderanza derivante dalla vicinanza di Roma, mentre una tal linea da esso *dichiarasi nell' intimo suo convincimento pessima*. Del quale epiteto per verità non so veder la ragione poichè, se mal non mi appongo, la convenienza di una linea ferrata deve stare principalmente in rapporto della lunghezza, delle persone che abitano la contrada, del valore intrinseco dei punti che unisce, della natura del piano stradale, e delle viste di allacciamento con altre comunicazioni.

Ora la *distanza* fra Roma e Civitavecchia è, secondo gli studi eseguiti dai signori Ingegneri Scarabelli e de Rossi, di metri 61566 compreso l' adeguato sviluppo pari a miglia romane 41. 1/3: Il *personale* costituito dalla loro popolazione è di 194 mila abitanti: i punti di *congiunzione* sono, una capitale delle principalissime, ed una città marittima fornita di un buon porto: *la natura del piano stradale* è ordinaria: gli *allacciamenti con altre comunicazioni* sono, il centro del Mediterraneo e l' Italia centrale. Ora io domando: se questi dati costituiscono una linea *pessima*, quali e quante saranno le parti

d' Italia che posseggono dati tanto migliori da passar dal *pessimo al buono* onde avere strade ferrate?

Sia ciò *osservato di passaggio*, unicamente per non trascurare un sentimento dell'illustre C. Petitti, il cui parere si tiene di tanto peso da meritare che ogni sua parola si prenda a calcolo.

Se non che quell'articolo della *Locomotiva* N. 1 e 3 che poco sopra mi ha obbligato ad una nota sì lunga, mi costringe ancor qui a tornare sulla *vera distanza* fra Roma e Civitavecchia, la quale in tale computo costituisce uno dei principali elementi del calcolo. Nel citato articolo lo scrittore, che male a proposito onorasi del nome meritamente rispettato del signor marchese Potenziani, dà per cosa certa che la distanza da Roma a Civitavecchia sia di metri 77 mila, e che questa nello sviluppo della linea, attesa la qualità del terreno, debba divenire *almeno di metri* 94 *mila*; ed in calce all' articolo nota che *le distanze fra Anzio e Roma, fra Civitavecchia e. Roma sono state prese nella relazione del* 15 *Novembre* 1846 *dell' ingegnere sig. Provinciali alla Società Nazionale.*

Ora in quella relazione, resa di pubblico diritto colle stampe, la lunghezza della linea da Civitavecchia a Roma, tuttochè sviluppata per Maccarese, ossia per una via lunghissima, non si estende che a metri 72 mila. Lo scrittore adunque dimostra o ignoranza della relazione che cita, ciò che non può supporsi nel sig. marchese Potenziani appartenente alla società nazionale, o malafede, e guardi il cielo che ad un personaggio sì specchiato abbia a darsi questa taccia; onde sempre più manifesto apparisce che quegli articoli siano di mano di un invidioso del bene del nostro Stato che tende a degradarci sempre più, cercando di oscurare e di fare scomparire fino i vantaggi naturali di cui siamo forniti, colla pura mira di giovare ad Anzio, che egli procura sempre di far risaltare per *fas* et *nefas* a spese della verità e di Civitavecchia.

Del resto, come ho già qui sopra indicato, la vera lunghezza della linea col conveniente sviluppo fra Roma e Civitavecchia non è che di metri 61, 566, ossia miglia Romane 41 e un terzo, come costa dagli studi fatti; distanza corri-

spondente alla linea d' aria fra l' osservatorio del Collegio romano e la Lanterna di Civitavecchia (vale a dire da un punto centrale di Roma posto a molta distanza dalla stazione a porta Angelica, ad un punto estremo di Civitavecchia, ossia più lontano del luogo di stazione) e che io già dedussi dalla accreditata carta idrografica inglese a gran punto (del Cap. U. H. Smyth. R. N. H. S. F.) e pubblicai fin dallo scorso Ottobre. (Giornale Arcadico tom. 109 ed Album N. 33.)

Mentre poi questa linea, studiata perfettamente, ha corrisposto a quanto si era imparzialmente preveduto non è da aspettarsi che altrettanto accada nella linea da Roma ad Anzio, come si presenta dalla *Locomotiva*; poichè la lunghezza di metri 47 mila presa per base dall'appassionato scrittore di quell'articolo è *molto* minore della linea d' aria che corre fra l'Osservatorio romano ed Anzio, la quale si estende a metri 54084, nè minore si scorge nella Relazione del sullodato chiarissimo Provinciali, a cui pure lo scrittore si riferisce. Ciò basti a saggio del credito che debba darsi a tali scritti.

IMPRIMATUR

Fr. Dominicus Buttaoni Ord. Praed. Sac. Pal. Ap. Magister

—

IMPRIMATUR

Joseph Canali Patriach. Constantinop. Vicesgerens